nur 3,90 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 10
Oktober 2008
57. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

60 Jahre Brawa
Feinheit verpflichtet

Unter der Lupe:
- Veits 994511
- Trix-Express-602
- Kühns TT-Silberlinge
- Bernina-Wagen von D+R
- Fleischmanns Profi-Boss
- Brawas Hackschnitzel-Ealos
- Analog-Fahrpult von Elesdag

Bahn + Technik
DR für Notfälle gerüstet

Multitalent Franz Stucki
Lokführer, Maler und Pilot

Werkstatt:
- Jöhstadt-Heizhaus
- Karton-Schmalzgrube
- Airbrush-Ratgeber
- Modellbahn-ABC

Werkstatt 87
Wirtschaftswunder in H0

Die ZiMEC-Großanlage
Reichsbahn-Flair und Wendezeit





Viere K, 01.5 und Hercules

PRESS und Preßnitztalbahn aktiv von Sachsen bis Rügen

Inhalt

TITELTHEMA

VORBILD

Drehscheibe

Geschichte und Geschichten

Bahn und Technik

MODELL

Werkstatt

Probefahrt

Unter der Lupe

Test

Szene

AUSSERDEM





28 Franz, der Auch-Maler

In den Hauptberufen Lokführer und Pilot, widmet sich der Schweizer Franz Stucki im Hobby der Malerei.





14 Im Wachsen begriffen

Wie die „Verrückten vom Preßnitztal" ein Lehrstück schufen. Dazu: Modelle in 1:87 (ab Seite 44).



68 Badische Aufbauleistung

Den Bauboom der 1950er-Jahre fingen die Macher der „Werkstatt 87" auf ihrer stattlichen H0-Anlage ein.



Titel: 01.5 und ER 20 Piko, IVK Bemo.
Foto: R. Albrecht



Zittauer Momente 76

Auf der H0-Anlage des ZiMEC bereitet man sich nach den 1970-ern langsam auf die Zeit der Wende vor.

Vom O-Bus zur S 2/6 64

Seit 60 Jahren prägt die Familie Braun mit ihren Produkten die Modellbahnszene. Als Brawa kennt man sie.



Bahnwelt Aktuell


Foto: Haslebner

Bereits Ende der 1960er-Jahre fuhren grüne 2050-Dieselloks mit grünen Schlierenwagen auf der Lavanttalbahn. Jetzt war es wieder soweit: Eine Gruppe britischer Eisenbahnfreunde war am Wochenende vom 8. bis 10. August 2008 in Südostösterreich und Nordslowenien unterwegs. Der Sonderzug bestand aus der grünen 2050.04, fünf Schlierenwagen und einem Generatorwagen. Am 10. August stand die Lavanttalbahn, Zeltweg – Lavamünd und zurück, auf dem Programm. Das Bild zeigt den Sonderzug bei Weißkirchen.

DB REGIO

Wette verloren – jedoch nur Gewinner



Bereits 100 Augsburger in historischen Gewändern im Zug, die ein eigens gedichtetes Fugger-Express-Lied singen, hätten gereicht zum Wettgewinn.

● Ab Dezember 2008 setzen Augsburg und die Deutsche Bahn AG mit dem Fugger-Express der berühmten Kaufmannsfamilie ein rollendes Denkmal. Am 8. August 2008 wurde der neue Triebzug der Öffentlichkeit vorgestellt. Als „Fugger-Express" kommen Fahrzeuge der neuen Baureihe ET 440 zum Einsatz. Die vom Hersteller Alstom (Salzgitter) unter dem Produktnamen „Coradia Lirex" geführten vierteiligen Elektrotriebwagen verbinden ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 München, Augsburg, Ulm, Donauwörth und Treuchtlingen. Vorausgegangen war der Gewinn der europaweiten Ausschreibung des so genannten E-Netzes Augsburg durch DB Regio.

Ein weiterer Höhepunkt an diesem Tag war die Auflösung einer Wette zwischen DB Regio Bayerisch-Schwaben und der Stadt Augsburg: DB Regio wettete, dass Augsburg es nicht schaffen würde, 100 Bürger in Kleidern aus der Fugger-Zeit in den neuen Zug zu bringen. Die Geschichte Augsburgs ist untrennbar mit der der im Mittelalter international tätigen Kaufmannsfamilie Fugger verbunden. Deshalb begeisterte der Fugger-Express offenbar die Augsburger schon weit vor dem Start des neuen Angebotes, denn über 200 Augsburger Bürger sind dem Aufruf der Stadt gefolgt und kamen am 8. August 2008 in historischen Gewändern aus der Fugger-Zeit zum Hauptbahnhof. Augsburgs Oberbürgermeister Kurt Gribl, selbst in historischer Kluft gekommen, meinte: „Ich hab's eigentlich fast erwartet, dass wir gewinnen. Ich kenne meine Augsburger und weiß, dass sie begeistert mit dabei sind, wenn's um das mittelalterliche Gewand geht."

Die Geschäftsleiterin von DB Regio Bayerisch-Schwaben, Antonia von Bassewitz, freute sich, dass der neue Zug auf so viel Begeisterung stößt: „Ich meine, dass der Fugger-Express ein Gewinn für alle ist", und sie war gerne bereit ihren Wetteinsatz einzulösen: Am 29. August gab es ab 12 Uhr auf dem Augsburger Rathausplatz kostenloses Eis in den Farben von DB Regio: Rot und Weiß.

Vom ET 440 mit dem markanten Gesicht schwärmt auch der technische Geschäftsleiter DB Regio Bayerisch-Schwaben, Bernd Strohmeier: „Ein besonderer Vorteil des Fahrzeugs ist, dass es besonders spurtstark ist. Das brauchen wir hier. Wir bedienen ab Dezember mehr Stationen als bisher. Das kann der ET mit seinen 2880 kW Antriebsleistung in der gleichen Fahrzeit wie die alten Züge. Und was noch für unsere Mitarbeiter besonders positiv ist: Er hat einen sehr ergonomischen Führerstand."

Die weiteren technischen Daten zum 70,9 Meter langen, bis zu 160 km/h schnellen Fahrzeug sind: Niederfluranteil 89 Prozent, zwei große WC, Achsfolge: Bo´(Bo)(2)(Bo)Bo´, vier Türen je Seite, 240 Sitzplätze.



Fotos (2): Metzler

DB Regio Bayerisch-Schwaben hat insgesamt 37 ET 440-Züge im Wert von etwa 160 Millionen Euro bestellt.



Foto: Seraphin

Ein Dreibein, die ehemalige DB-Lok 363 043, wurde für die Eisenbahn-, Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn (PRESS) im AW Cottbus hergerichtet. Am 23. Juli 2008 unternahm sie erste Gehversuche im Grundierungsanstrich nach erfolgter HU.

BRANDENBURG

Mit Dampf zum Fischerfest nach Ketzin

● Mit 52 8177-9 des Vereins „Traditionszug Berlin" dampfte am 16. August 2008 erstmals seit Jahren wieder ein Zug auf den Gleisen zum alljährlichen Ketziner Fischerfest. Ende der 1990er-Jahre ratterte das letzte Mal ein Schienenbus mit Fahrgästen nach Ketzin. Viermal pendelte der gut gefüllte Dampfzug zwischen Wustermark und Ketzin. Bis Wustermark reisten die meisten Fahrgäste mit den Regionalexpresszügen aus Richtung Rathenow, Berlin und Potsdam an. Bis vor kurzem war die Strecke völlig zugewachsen und verwildert. Eigens für die Fahrt des Sonderzuges wurde die Strecke vom Wildbewuchs freigeschnitten. Die DB AG beabsichtigt, die Gleise an einen ernsthaften Interessenten zu verkaufen. Dieses Eisenbahnunternehmen wolle die Strecke laut der Deutschen Bahn „für den öffentlichen Eisenbahnverkehr" betreiben. Bis dahin könnte es allerdings noch zwei Jahre dauern.



Foto: Schreiber

52 8177-9 mit dem Sonderzug nach Ketzin bei der Ortsdurchfahrt in Etzin.

Manch neue Urlaubserfahrung



Dr. Karlheinz Haucke

Es ist mittlerweile unbestreitbar, dass sich der Sommer allmählich verabschiedet und die Tage merklich kürzer werden. Schulkinder stellen´s zumeist zu ihrem Leidwesen spätestens fest, sobald die großen Ferien enden. Auch Erwachsene haken diese Jahreszeit ungern, aber in aller Regel ohne Gegenwehr ab, sobald in der Schule des Lebens die Urlaubsstunden nicht mehr auf dem Lehrplan stehen.

Was bleibt, sind – hoffentlich – schöne Erinnerungen und manch neue Erfahrung. Etwa die jenes US-Reisenden, dem die Aufforderung galt: „See your local hobby dealer!" Nein, nicht, was Sie jetzt wahrscheinlich ebenfalls denken, sondern es war nur der wohlgemeinte Rat, das ortsansässige Modellbahnfachgeschäft aufzusuchen.

Oder auch diese: „E pericoloso sporgersi" stand früher nicht nur unter jedem zu öffnenden Fenster italienischer Züge. Warum sich ein mitreisender Italiener bei einer kürzlichen Sonderfahrt schier kugelte vor Lachen, als eine rivieragebräunte Mittdreißigerin unbedingt ihr Sprachentalent unter Beweis stellen wollte? Nun ja, bei falscher Aussprache „sporgiersi" ist es zwar immer noch gefährlich, aber nicht, sich hinauszulehnen, sondern sich auszuziehen.

Und wer etwa bei Trafik an Verkehr denkt, ist gewiss kein Österreicher, sondern auf dem besten Wege, den Nichtraucherschutz zu unterlaufen. Was wiederum beim Erwerb von Rauchware nicht passiert, allerdings andere Schützer auf den Plan rufen könnte.

Doch halt, wer wird denn gleich in die Luft gehen? Urlaubszeit ist nun mal begrenzt, Zeit fürs Hobby dagegen immer oder zumindest immer öfter!

MUSEUMSBAHN

Sommerfest bei der Almetalbahn



Foto: Brüggemann

Die Dampflok „Schunter" vor dem historischen Bahnhofsgebäude von Almstedt-Segeste am 17. August.

● Die Arbeitsgemeinschaft historische Eisenbahn e. V. (Almetalbahn) veranstaltete am Wochenende 16./17. August 2008 in ihrem Museumsbahnhof Almstedt-Segeste ein Sommerfest. Die kleine Museumsbahn rund 20 Kilometer südlich von Hildesheim fuhr mit ihrem Museumszug, bespannt mit der Dampflok „Schunter", einer T3 von 1901, vom Bahnhof bis zum örtlichen Grillplatz und bot daneben auch Dampflokführerstands- wie auch Skl-Mitfahrten an. Die Museumsbahn besitzt einen kleinen Nebenstrecken-Bahnhof mit Fahrkartenverkauf sowie Gepäckverladung und vieles mehr. Sie besitzt auch einen eigenen Lokschuppen. Die Museumsstrecke führt von Bodenburg bis nach Almstedt-Segeste, auf der ehemaligen Verbindung von Bodenburg nach Elze. Mit dem Bau der Neubaustrecke von Hannover nach Würzburg war für die Museumsbahn in Almstedt-Segeste Endstation. Der Streckenteil zwischen Almstedt-Segeste und Bodenburg ist derzeit nicht befahrbar.

Zwischenhalt

■ **Die Landesnsahverkehrsgesellschaft Niedersachsen** (LNVG) sucht ab dem Jahr 2009 für drei Jahre einen Betreiber der Strecke Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude. Es handelt sich nicht um eine Ausschreibung, sondern um ein so genanntes Interessenbekundungsverfahren.

■ **Die Rent-a-Rail Eisenbahn-Service AG** (RAR) hat drei neue Lokomotiven geordert. Dabei handelt es sich um zwei vollmodernisierte 214 von Alstom/Gmeinder Lokomotivenfabrik (GLG) und eine fabrikneue G 1206 von Vossloh.

■ **Neue Probleme mit Radsatzwellen** gibt es beim ICE 3 in der Mehrsystemausführung der Baureihe 406. Nach neuen Berechnungen könne die Dauerfestigkeit nicht nachgewiesen werden. Die DB AG erwägt nun, Toiletten in einigen Mittelwagen zu schließen und die Wirbelstrombremsen an diesen Wagen abzuschalten.

■ **Bombardier Transportation** liefert an zwei Nahverkehrsbetreiber in Nordamerika 26 Hybrid-Lokomotiven mit einer Option auf weitere 63 Stück. Diese Loks können wahlweise mit Dieselmotoren oder mit Wechselstrom aus einer Oberleitung betrieben werden.

■ **Die Norwegischen Staatsbahnen** (NSB) haben einen Auftrag für 50 Flirt-Züge mit Option auf weitere 100 Einheiten an Stadler Rail vergeben. Sie sollen im S-Bahn-Verkehr der Hauptstadt Oslo sowie im Süden des Landes eingesetzt werden.

THÜRINGER EISENBAHNVEREIN

Blauer Holzroller

● In den vergangenen Sommermonaten wurden beim Thüringer Eisenbahnverein e. V. im Bw Weimar die Diesellok V 36 032 und die E-Lok 211 049, beide Leihgaben des DB-Museums, äußerlich aufgearbeitet. Während die V 36 in der traditionellen Reichsbahnlackierung in Grün, Schwarz und Rot erstrahlt, erhielt die E 11 das frühere Farbschema der Leipziger-S-Bahn mit grauem Dach, blauem Lokkasten und rotem Fahrwerk. Ursprünglich sollte diese spezielle Farbgebung nur kurze Zeit bestehen, aber das große Interesse der Eisenbahnfreunde an dieser speziellen Variante, bewog den Verein, die blaue Lok ein paar Monate in diesem Lack zu belassen.



Foto: Kloseck

Mindestens bis zum Wochenende des 11. und 12. Oktober, wenn in Weimar ein großes Holzrollertreffen (Baureihen 211, 242 und 251) steigt, bleibt 211 049 blau.

Ausschreibungen

● **Das Teilnetz Mittelhessen** wird vom Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) ausgeschrieben. Es umfasst den Stadtexpress (SE) 30/40 Frankfurt (Main) – Gießen – Treysa/Dillenburg und die Regionalbahn (RB) 33 Hanau – Friedberg – Gießen. In Gießen soll bei den SE-Linien geflügelt werden. Die Vertragslaufzeit beginnt im Dezember 2011 und endet im Dezember 2023. Jährlich werden rund 3,1 Millionen Zugkilometer bestellt.

● **DB Regio** hat den Zuschlag für eine zweite Tranche des Vorlaufbetriebes für den Leipziger City-Tunnel erhalten. Dabei handelt es sich um eine Direktvergabe zur Nachbestellung von Leistungen. Der Vertrag läuft von Dezember 2009 bis Dezember 2011 mit Verlängerungsoption für ein Jahr.


Foto: Mike Heger

Die Hessische Landesbahn (HLB) führt auf der KBS 633, Friedberg – Hanau, den gesamten Reiseverkehr mit Triebzügen des Typs GTW2 durch. Deshalb sind verkehrsrote Reisezüge nur bei Abweichungen vom Regelbetrieb zu sehen. In der Woche vom 26. Juli bis 3. August 2008 wurde ein Gleis zwischen Niederwöllstadt und Groß Karben (KBS 630) erneuert, so dass einige RE über Friedberg – Hanau – Frankfurt (M) umgeleitet werden mussten. Am 30. Juli 2008 überquert der Mittelhessen-Express RE 25013 nach Frankfurt(M), bestehend aus je einem Tw der BR 426 und 425, die Niddabrücke bei Assenheim.

ÖSTERREICH

150 Jahre Eisenbahn in Tirol

● Viele (E-)Loks, die unter Österreichs Museumsfahrzeugen Rang und Namen haben, rollten am Wochenende vom 23. und 24. August 2008 nach Wörgl in Tirol. Anlass war: 150 Jahre Eisenbahn in Tirol. Die Fahrzeugschau hatte es in sich, allein vier Loks der Reihe 1020 (18, 42, 44 und 47) trafen sich dort. Daneben waren ausgestellt: 1040.01, 1044.40, 1045.09, 1110.505, 1216.025, 1245.04 und 05, 1670.104, 2060.082, 4061.13 sowie die Dampflok 638.1301. Am Hausbahnsteig stand der hervorragend gepflegte „Blaue Blitz". Aus Deutschland kamen 111 027 und 420 001. Der große Knüller war am Sonntag die vielleicht letztmalige Parade der EM-Tauri.



Foto: Alkofer

Auch der „Kaiser Max"-Zug, gezogen von 1020.44, fuhr am Festwochenende von Reutte nach Wörgl.

MUSEUMSBAHN

Das „Bockele" dampft wieder

● Nach langem Aufenthalt im Dampflokwerk Meiningen kehrte am 15. August 2008 98 886 (Ex-BayGtL4/4) zurück. Zwei Tage später stand sie erstmals in der Saison 2008 wieder dem Rhön-Zügle zur Verfügung. Während der Reparatur mussten die Eisenbahn Freunde Untermain (EFU) an ihren Dampftagen auf ihre Diesellok (Köf III, 332 066) zurückgreifen, da im selben Zeitraum auch die zweite Dampflok den Betrieb verweigerte. Einige Stehbolzen am Kessel des 105 Jahre alten Zweikupplers (OLB Nr.2) „Alfred" waren undicht, und mussten geschweißt werden. Dampfen wird 98 886 mit ihrem historischen Zug dieses Jahr noch an folgenden Tagen: So., 21. 9., und zum Saisonende am So., 5. 10. Infos: www.freilandmuseum-fladungen.de.

TOP und FLOP

TOP: Günstige Preise und ein guter Zweck

Mit „Bahntastische Zeiten" gab es im Rahmen einer Zusammenarbeit zwischen der DBAG und dem Online-Auktionshaus eBay nicht nur zehntausende Fahrkarten zu ersteigern, sondern auch eine vierteilige Benefiz-Auktion. Im Angebot waren zwei Tage bei Hertha BSC, ein ICE-Lokführertraining am Simulator, eine achttägige Europabahntour sowie eine 16-tägige Reise nach Peking unter anderen mit der Transsibirischen Eisenbahn. Der Erlös der Benefizauktion kommt dem Deutschen Behinderten-Sportverband e. V. (DBS) zugute. Die Bahn wollte ihren Partner DBS im Vorfeld der Paralympics gezielt unterstützen und wird den Erlös der Auktionen um einen substantiellen Betrag erhöhen.

FLOP: Hals- und Beinbruch

Die Deutsche Bahn AG ersetzte im Mai dieses Jahres die menschlichen Reisendensicherer im Bahnhof Berga-Kelbra durch eine vollautomatische Sicherungsanlage. Diese soll einen sicheren Übergang zum Gleis 2 gewährleisten. Auf einem neben dem Überweg befindlichen Schild ist zu lesen: „Nur bei geöffnetem Tor den Überweg benutzen!" Na dann Hals und Beinbruch und willkommen auf dem Abenteuerbahnhof Berga-Kelbra und Augen und Ohren offen halten!


Foto: Pfennig


Foto: Gross

Am 16. August 2008 konnte nun auch bei „Alfred" (li.) die Dichtigkeitsprüfung abgeschlossen werden, und so ergab sich an diesem Tag die Möglichkeit, beide Dampfloks im Bahnhof Fladungen unter Dampf zu erleben.

Bahnwelt Aktuell



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Emersleben

Knapp 25000 Kubikmeter Beton, 2400 Tonnen Stahl, 3700 Quadratmeter Glasfläche wurden für den zum so genannten Pilzkonzept gehörenden Bahnhof verbaut. Beachtliche 183 Meter lang und 47 Meter breit ist die Ringbahnhalle, die auch als Verteilerebene fungiert. Unter 20 Entwürfen, die in die engere Auswahl kamen, wurde im Jahr 1999 der Vorschlag des Architektenbüros Max Dudler ausgewählt und für 115 Millionen Euro umgesetzt. Vom alten Bahnhof blieb nur der Standort übrig. Seit seiner Eröffnung 1889 ein Turmbahnhof, präsentiert sich die einst nach einem preußischen General benannte Bahnstation seit Mai 2006 im neuen Antlitz und unter neuem Namen. Wie hieß der Bahnhof im Süden einer deutschen Großstadt einst und wie heißt der Bahnhof seit 2006?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Oktober 2008 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Augustheft lautete: „Hubarbeitsbühnen-Instandhaltungsfahrzeug für Oberleitungsanlagen“. Gewonnen haben: Heide, Jörg, 34582 Borken; Jähnig, Thomas 07751 Rothenstein; Ahrendt, Peter, 06444 Aschersleben; Bielefeld, Rita, 58239 Schwerte; Fiedler, Andreas, 09247 Röhrsdorf; Neisius, Bernhard, 65599 Dornburg-Frickhofen; Dörnfeld, Adolf, 89264 Weißenhorn; Missbach, Helmut, 81927 München; Paul, Werner, 33100 Paderborn; Oster, Volker, 63791 Karlstein am Main; Grigull, Jörg, 58553 Halver; Keil, Gerhard, 15732 Eichwalde; May, Rainer, 88239 Wangen i. A.; Zunker, Helmut, 26386 Wilhelmshaven; Bergs, Marco, 47906 Kempen; Anton, Jürgen, 76135; Karlsruhe; Wyss, Beat, CH-8307 Effretikon; Hausner, Markus, A., 70197 Stuttgart; Tschorschke, Gustav; 21376 Salzhausen; Menze, Karsten, 13587 Berlin.



NORDRHEIN-WESTFALEN

RSE hat Betriebsgenehmigung

Einen wichtigen Etappensieg erreichte die Wiehltalbahn am 14. August 2008: Das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW hat an diesem Tag eine Forderung des Verwaltungsgerichts Köln aus dem Jahr 2006 umgesetzt und der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE) für die Eisenbahnstrecke Osberghausen – Waldbröl (Wiehltalbahn) eine Betriebsgenehmigung bis zum 1. Januar 2056 erteilt. Das Land wurde im Juni 2008 vom Oberverwaltungsgericht Münster dazu verpflichtet. Die 250 Mitglieder des Förderkreises zur Rettung der Wiehltalbahn e. V., die sich seit 1994 für Erhalt und Nutzung der denkmalgeschützten Strecke einsetzen, sind damit ihrem Ziel einen wesentlichen Schritt näher gekommen. „Die Stunden, die unsere Aktiven ehrenamtlich in die Bahnstrecke gesteckt haben, kann man gar nicht zählen“, so der Vereinsvorsitzende Gerhard Mansel. „Eine langfristige Betriebsgenehmigung ist elementar, weil sich beispielsweise die Bauwerksunterhaltung nur auf Dauer rechnet“, schildert Rainer Bohnet, Geschäftsführer der Rhein-Sieg-Eisenbahn, die unternehmerische Perspektive. Nach den zahlreichen zugunsten der Wiehltalbahn entschiedenen Gerichtsverfahren steht nun noch die Gerichtsentscheidung über die Entwidmung aus. Der Waldbröler Stadtrat ist bereits von seiner bisherigen Position abgerückt und hat den Landesbetrieb Straßen NRW aufgefordert, die Möglichkeiten eines Kreisverkehrs am Waldbröler Boxberg mit Verbleib der Bahnstrecke vorzustellen.

HEIZHAUSFEST

Stolzes Gespann

Zum diesjährigen Heizhausfest im Sächsischen Eisenbahnmuseum (SEM) Chemnitz verkehrte am 22. August 2008 wieder ein Sonderzug. Der so genannte Heizhausexpress wurde von 031010 und 411144 bespannt. Es war die wahrscheinlich letzte Gelegenheit, die Hallenser 031010 vor Fristablauf auf einer Fahrt im südlichen Sachsen zu erleben. Leider konnte die angekündigte Doppelbespannung mit zwei Maschinen der Baureihe 03 nicht realisiert werden, da die Cottbuser 03 2204 aufgrund der geringen Kurvenradien im Vogtland nicht zum Einsatz kommen sollte. Auch die von vielen Eisenbahnfreunden erhoffte Fahrt über die Göltzschtalbrücke blieb aus, stattdessen wurde der direkte Weg über Lengenfeld bis Adorf gewählt.

Foto: Oehler



Der spektakuläre Sonderzug fährt nach dem mittäglichen Halt in Adorf bei Rebersreuth in Richtung Oelsnitz/Vogtl. weiter.

Der Schwellenleger

EU-Reimport 216224

Das DB-Museum erinnert sich seiner Verantwortung und versucht, die in Nürnberg Gostenhof verbrannte V80002 zu ersetzen. So weit so gut und löblich, denn dass die Baureihe V80 unter technisch-historischen Gesichtspunkten bewahrenswert ist, steht außer Zweifel. Obwohl in nur zehn Exemplaren gebaut, existieren noch V80 südlich der Alpen, wo sie in Bauzugdiensten schuften (mussten). Der italienische Verhandlungpartner erklärt sich bereit, eine abzugeben, will aber offenbar eine Ersatzlok. Jetzt wird es heikel. Beim Bahnkonzern zieren zwar viele mehr oder weniger gut erhaltene Dieselloks der Reihen 225 und 218 die Schrottgleise, aber auf diese Maschinen hat das DB-Museum keinen Zugriff oder man hat versäumt, zu fragen? Außerdem verschrottet die DBAG bekanntlich ihre Fahrzeuge lieber, als sie einem Konkurrenten zu überlassen. Also bieten die Nürnberger ihre gut erhaltene Museumslok 216224 als Tauschobjekt für eine zumindest äußerlich diskussionswürdige 280005. Ein Tausch, der unverständlicherweise mit keinem Wort vom DB-Museum erläutert wurde. Der Weg von 216224 führte nur bis zum Brenner, wo sie wochenlang Höhenluft genoss, bevor sie klammheimlich nach Deutschland zurückkehrte, gekauft von einer deutschen Privatbahn? Die Freude unter den Fans ist groß, dass die 216 wieder in Deutschland ist, aber für DB-Museum und DBAG wäre ein Reimport eine Pleite. Höchste Zeit für Erklärungen.



Foto: Grond

Staudenbahn-2143.021 hat die 216224 am 26. August in München am Haken.

DBAG

Gute Börsenzahlen

Die DBAG bleibe auf Erfolgskurs, sagte der Vorstandsvorsitzende, Hartmut Mehdorn, in Frankfurt (Main) bei der Vorstellung der Ergebnisse für das erste Halbjahr 2008 am 18. August 2008. Noch nie seien so viele Menschen in Deutschland mit Zügen der DBAG gefahren: Man zählte in den ersten sechs Monaten 941 Millionen Fahrgäste. Das sind gut drei Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Auch seien noch nie so viele Güter auf der Schiene transportiert worden wie im ersten Halbjahr 2008. Sowohl Umsatz als auch Gewinn lägen über den Vorjahreszahlen. In den ersten sechs Monaten erwirtschaftete der DB-Konzern einen Umsatz von rund 16,6 Milliarden Euro, eine Steigerung von 8,2 Prozent. Zum Konzernergebnis habe die DB Mobility Logistics AG, für die erstmals Halbjahreszahlen ausgewiesen wurden, maßgeblich beigetragen. Es ist geplant, dass bis zu 24,9 Prozent der Anteile an der DB Mobility Logistics AG voraussichtlich im Herbst 2008 an die Börse gebracht werden. Schlechte Zahlen präsentierte der Bahnkonzern seinen Reisenden. Im Dezember steigen die Preise im Personenverkehr um knapp vier Prozent. Der Grund seien die zunehmenden Kosten für Energie und hohe Tarifabschlüsse.

Zum Flirten im Pustertal und zu einer Testwoche unter 3000V-Gleichstrom war der nagelneue Triebwagen ETR157001 aus dem Hause Stadler unterwegs. Der auffällig lackierte Zug pausierte zur Mittagszeit des 22. Juli 2008 im Bahnhof Erstfeld an der Gotthardrampe, bevor es weiter nach Chiasso ging, wo Stadler zu einem Treffen der Flirts von Pustertalbahn, TILO und Sistemi Territoriale geladen hatte. Die von der STA (Strutture Trasporto Alto Adige Spa) betriebenen Pustertal-Flirts werden ab Dezember den Verkehr auf der Strecke Meran – Bozen – Pustertal aufnehmen. Dafür erhält STA vier vier-, zwei fünf- und zwei sechsteilige Flirt-Tw. Nach dem Treffen fuhr die Einheit zu Stadler zurück.



Foto: Mann

BAHNWELT AKTUELL

MUSEUMSBAHN

Historik Mobil 2008



99 1715 bespannt am 9. August den außergewöhnlichen Aussichtswagenzug bei Olbersdorf.

● Zum zweiten Mal fand vom 8. bis 10. August 2008 die Historik Mobil im Zittauer Gebirge statt. Deutlich mehr Menschen als 2007 waren an den Veranstaltungstagen zwischen Zittau und Lückendorf unterwegs. Neben den zahlreichen Oldtimern auf der Straße bestand für die Zittauer Schmalspurbahn am Samstag und Sonntag ein eigener Sonderfahrplan mit bis zu vier Garnituren, die von den drei Zittauer 99 731, 99 749 und 99 758 sowie der Gastlokomotive 99 1715-4 bespannt wurden. Weiter verkehrte der Triebwagen VT 137 322 mit dem seit April 2008 modernisierten Reisezugwagen 970-472, der am 14. April 2008 von seiner Hauptuntersuchung in Ostritz zurückkehrte. Der Wagen präsentiert sich in Elfenbein/Weinrot passend zum Triebwagen. Extra nach Zittau gebracht wurden die Aussichtswagen der Museumsbahn Schönheide, Wagen 970-358, der SDG-Lößnitzgrundbahn-Wagen, 970-312, und der Jöhstädter 970-465, die gemeinsam mit dem SOEG-Aussichtswagen, 970-375, den Aussichtswagenzug bildeten, der von 99 1715 bespannt wurde. Im Bahnhof Kurort Jonsdorf fanden Führerstandsmitfahrten statt. Ein Tages- beziehungsweise Zweitagesticket ermöglichte den Besuch der Ausstellungsbereiche Bahnhof Bertsdorf, Kurort Jonsdorf und Kurort Oybin. Den Aufwand würdigten knapp 20000 Menschen, die an diesem Wochenende bei der Historik Mobil unterwegs waren. Auf eine Wiederholung im nächsten Jahr wird gehofft.

SCHWEIZ

Der neue Lötschberger

● Seit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels Ende 2007 fahren die SBB-Intercityzüge zwischen Bern und dem Wallis unten durch, während die Lötschberg-Bergstrecke nach drei Jahren Abwesenheit wie früher wieder durch die BLS bedient wird. Dazu braucht es neue Züge, um das gegenwärtig benützte, ältere Rollmaterial zu ersetzen. Bei Bombardier/Alstom orderte die BLS für 105 Millionen Franken 13 neue Niederflur-Triebzüge mit der Bezeichnung RABe 535. Diese basieren auf den RABe 525 „NINA", wie sie BLS bereits im Berner S-Bahn-Verkehr einsetzt, sind jedoch bedeutend komfortabler. Der neue Zug hat 171 klimatisierte Sitzplätze. Panoramafenster bieten Aussicht auf die großartige Lötschberg-Landschaft. Die vierteiligen Züge sind 62,7 Meter lang und wiegen 107 Tonnen. Vier Motoren leisten 1000 kW bei einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Sie tragen allesamt den Namen „Lötschberger". Die ersten Züge treffen nun bei BLS ein, vorerst für den Probebetrieb und die Instruktion des Personals. Ab Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 werden sie das Angebot auf der Bergstrecke Spiez – Brig stündlich abdecken. Siebenmal täglich werden die Züge in Bern starten. Ab Bern werden sie dreiteilig geführt. In Spiez zweigt ein Flügelzug ab nach Zweisimmen, zwei Einheiten fahren durch nach Brig.



Lötschberger auf der Bunschenbachbrücke im Simmental am 30. Juni.



Foto: Nolte

Das Schienenfahrzeugwerk (SFW) Delitzsch feierte am 30. August 2008 mit einem Tag der offenen Tür sein 100-jähriges Bestehen. Rund 8000 Besucher machten sich auf den Weg nach Nordsachsen. Höhepunkt der Veranstaltung war die gemeinsame Ausstellung der letzten drei vollständig erhaltenen SVT-Züge der Bauarten Leipzig, Hamburg und Köln. Das Zusammentreffen der drei Züge war das erste seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs.

UMLEITERZÜGE

Kultiges im Allgäu

● Die seit einigen Jahren im August übliche Sperre der Arlbergstrecke wegen Instandhaltungsarbeiten beschert den durch das Allgäu führenden Strecken, KBS 970 und 971, einen temporären Verkehrszuwachs. Sowohl mehrere Nachtzug-Paare (EN) als auch verschiedene Güterzüge werden über das deutsche Gebiet umgeleitet. Dabei werden die Garnituren in der Regel zwischen München und Lindau mit Diesellokomotiven in Doppeltraktion bespannt. Die EN-Züge mit der BR 218, die Güterzüge mit der BR 232 oder 225. Für die Hobby-Eisenbahnfotografenszene erreichten die Arlberg-Umleiter inzwischen einen Kultstatus und so kann es passieren, dass sich an einem guten Fotostandpunkt zehn bis 20 Fotografen einfinden.



Foto: Hruza

Der EN 414/15164 wurde am 14. August 2008 im ehemaligen Bahnhof Hergensweiler ohne Menschenauflauf aufgenommen. An diesem Tag führte das 218-Pärchen 218 830 und 497 den Reisezug.

BAHNWELT AKTUELL

Zeitreise

Foto: Bellingrodt, Slg. Schumacher



1950

Nur der Rauch der Dampfloks konnte Bellingrodts Blick eintrüben.

Die Bahn versteckt sich

■ Noch kann man am Treuchtlinger Perlachberg wie einst Carl Bellingrodt in den 1950er-Jahren die nach Ingolstadt und Donauwörth ausfahrenden Züge weitgehend ungehindert beobachten. Noch, denn wie vielerorts plant die DBAG auch hier den Bau einer Schallschutzwand. Entsprechende Aufträge für Streckenabschnitte in der ganzen Region wurden im Frühjahr europaweit ausgeschrieben. In den Ortschaften Muhr am See und Unterwurmbach, rund 20 Kilometer nördlich von Treuchtlingen, hat die Firma MDM-Lärmschutz mit dem Bau bereits begonnen. Spätestens 2011 will die Bahn auch dieses Kapitel am Treuchtlinger Bahnhof abgeschlossen haben, nachdem in den letzten Jahren bereits die Durchgangsgleise erneuert sowie Bahnsteige und das Empfangsgebäude modernisiert worden waren. Letzteres wird nach dem Willen der Deutschen Bahn das einzige im Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen sein, das auch künftig in ihrem Besitz bleibt: Erst kürzlich schockte die DB Station und Service die Politiker in der Region mit der Aussage, dass sämtliche Empfangsgebäude veräußert werden sollen oder, zum Unmut der Bürgermeister, bereits verkauft seien.

Foto: Dollinger



2008

Lärmschutzwände werden in absehbarer Zeit diesen Blickwinkel behindern.

FRACHTVERKEHR

Mehr Güterzüge im Lahntal



Foto: Wirtz

Die Lahntalbahn Koblenz – Wetzlar wird seit einigen Monaten in voller Länge von 225-bespannten Güterzügen befahren. 225 100 durchfährt mit FZ 55458 aus Koblenz den Bahnhof Aumenau.

● Die Lahntalbahn (KBS 625 Koblenz - Limburg - Wetzlar - Gießen) gehört zu den landschaftlich schönsten Strecken Deutschlands. Außer in der Umgebung der Knoten Koblenz, Limburg und Gießen gibt es noch auf allen Bahnhöfen (teilweise zu Blockstellen zurückgebaut) Formsignale. Auf dem westlichen Abschnitt zwischen Friedrichssegen und Balduinstein säumen teilweise noch Telegrafenmasten die Strecke. Seit einigen Monaten gibt es wieder mehr Güterzüge. So verkehren zwei durchgehende Güterzugpaare mit der BR 225 zwischen den Knotenbahnhöfen Koblenz-Lützel und Wetzlar. Dazu kommen einige Güterzüge mit V90 von Limburg nach Koblenz-Lützel, Wetzlar und Löhnberg, wo sich eine Tonverladerampe befindet. In Weilburg wird sporadisch Holz verladen und von Privatbahnen über Wetzlar abgefahren.



Foto: Gross

■ Hoffnung für 01 150 und 45 010? Die beiden 2005 in Nürnberg ausgebrannten Dampfer wurden am 27. August nach Meiningen zur Schätzung der Aufarbeitungskosten überführt. Bisher ist nur eine museale Aufarbeitung geplant. Olaf Teubert, der die frühere Seidensticker-01 150 schon einmal reaktivierte, macht sich für eine betriebsfähige Aufarbeitung stark.

Stück für Stück

Von der Preßnitztalbahn zur PRESS

Vor 20 Jahren wurde die IG Preßnitztalbahn aus der Taufe gehoben. Der heutige e.V. baute nicht nur die Museumsbahn: Aus ihm heraus entstand ein Eisenbahnunternehmen.



Karte: Slg. hb/Bearb.: MEB



Anfang Oktober gibt es ein IVK-Treffen in Jöhstadt. Probeweise nahmen „Viere Viere K" schon Aufstellung vor dem Heizhaus.

Foto: M. Wolf



Foto: Jos Beerman

Juli 1988: „Vom Gleise befreit ist Jöhstadt nebst Schuppen" – der Abbautrupp hatte ganze Arbeit geleistet. Das Heizhaus blieb, zum Glück!



Foto: J. Boeisen

Den ersten Eurorunner 253014, hier mit einem Güterzug zwischen Ebersdorf und Saalfeld in Leutenberg, beschaffte die PRESS im Juni 2004.

Der Volksmund im Erzgebirge hatte später einen Namen für die Truppe, die sich im Oktober 1988 zusammenfand, um das spärliche Erbe der abgebauten Schmalspurbahnstrecke Wolkenstein – Jöhstadt zu erhalten: „Die Verrückten vom Preßnitztal". Begonnen hatten sie als „Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn im Kulturbund der DDR". Sie wurde initiiert von den Brüdern Ralph und Detlev Böttrich aus Großrückerswalde. Die anfängliche Zielstellung der 20 bis 30 Mitstreiter war bescheiden: Mit zwei „vergessenen" Wagen vom Abbauzug sollte auf dem Bahnhofsgelände Großrückerswalde ein Schmalspurmuseum nach Vorbild in Oberrittersgrün entstehen. Kay Kreisel, langjähriger 1. Vorsitzender des späteren Vereins, erzählt: „Die Spitze des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes (DMV) war von Reichsbahnern besetzt. Dort wollte man keine Erinnerung an die Schmalspurstrecke, deshalb der Kulturbund."

Das Ende des Regelbetriebes wurde still abgewickelt – und sprach sich bei Eisenbahnfreunden aus Ost und West trotzdem herum. Die DR wollte die Strecke schon in den 1970er-Jahre loswerden, doch Güteranschließer, namentlich das Kühlschrankwerk in Niederschmiedeberg, hatten zum Schienentransport jahrelang keine Alternative. Die Strecke war keine der erhaltenswerten Schmalspurbahnen, ab Mitte der 1970er-Jahre unterblieben größere Arbeiten.

Der 13. Januar 1984 war der letzte Betriebstag für den Personenverkehr ab Jöhstadt. Wolkenstein – Niederschmiedeberg blieb wegen der Kühlschrankfabrik für den Güterverkehr in Betrieb. Am 21. November 1986 fuhr auch hier der letzte Zug, und zum 1. Januar 1987 wurde die Preßnitztalbahn offiziell stillgelegt.

Zu dieser Zeit hatte im oberen Teil der Abbau der Gleise und Brücken begonnen, der sich bis 1989 hinzog. Dabei ging es nach Augenzeugenberichten ziemlich chaotisch zu. Ein zu früh demontiertes Gleis, und plötzlich war Großrü- →



Bis 1986 fuhren noch Güterzüge im Rollwagenverkehr nach Niederschmiedeberg. Hier erreicht 99 1582 den Ort mit dem Kühlschrankwerk.

Foto: J. Schmidt

Abriss, Neuanfang, heute beliebte Museumsbahn

ckerswalde Inselbahnhof mit den beiden stehengelassenen Wagen. Ansonsten war man nicht zimperlich und schaffte gar mit Mi-24-Hubschraubern die Brückenreste aus dem Tal. Ende 1989 erinnerte kaum noch etwas an das „Bahnel".

Wende und Wiedervereinigung ließen bei der IG neue Ideen entstehen, doch bis zur Realisierung einer Museumsbahn in ihrer heutigen Länge und Gestalt musste manche Diskussion geführt, mancher Gedanke verworfen und Ende 1990 gar der Vorstand des nunmehrigen „IG Preßnitztalbahn e.V." neu bestimmt werden.

Mike Richter war ab 1990 eifrig dabei und räumt rückblickend ein: „Es gab die unterschiedlichsten Ansichten, vom Museumszug in Großrückerswalde bis zum Wiederaufbau Jöhstadt – Niederschmiedeberg oder gar die Rückholung der Kühlschranktransporte auf die Schiene. Aber ich habe mich gefragt: Wie willst Du so eine Bahn wieder aufbauen, mit so ein paar Leuten, das war eigentlich utopisch." Was Phantasten – oder Optimisten? – nicht daran hinderte, schon einmal Dienstpläne aufzustellen.

Die Arbeiten in Großrückerswalde kamen „bis auf ein bißchen Anstreichen", wie Richter sagt, nicht recht voran.

In Jöhstadt stand noch der Lokschuppen, auch waren im oberen Abschnitt noch einige Brücken vorhanden. So verlagerte sich die Aktivität des Ver-



Foto: R. Heinrich

Der „Bahnhof" Steinbach, März 1989: Zwischen Wasserhaus und Stationsgebäude baute die DDR einen Kindergarten auf dem einstigen Gleisfeld.



Foto: Slg. D. Scholz



Foto: Slg. IGP/A. Marks

Unwiederbringlich Geschichte ist das Drei-Schienen-Gleis südlich von Wolkenstein (o.). Langsam geht der Wiederaufbau in Richtung Schmalzgrube voran (r.).

Lärmintensiv waren die Demontage und der Abflug der Brücken mit Mi-24, so geschehen 1988 im unteren Abschnitt bei Streckewalde.



Foto: J. Schmidt

eins um 1990/91 dorthin, und von Anfang 1991 stammt die erste konkrete Zielformulierung: Wiederaufbau Jöhstadt – Schmalzgrube mit Verlängerungsoption nach Steinbach. Aus dieser Zeit rührt auch der Ruf von den „Verrückten vom Preßnitztal".

Zuerst galt es, beginnend mit dem Heizhaus, die Brachfläche wieder in einen Bahnhof zu verwandeln. Im Sommer 1991 wurden die beiden Bauzugwagen nach Jöhstadt überführt, und im November erwarb der Verein seine ersten beiden IVK-Lokomotiven von der DR, darunter mit 99 568 eine alte Jöhstädter Maschine.

Erster Höhepunkt wurde die 100-Jahr-Feier zu Pfingsten 1992 in Jöhstadt: Auf rund 90 Metern Gleis dampfte 99 568 hin und her; rund 7500 Besucher wurden gezählt. Und dann ging es weiter, Schwelle um Schwelle, Schiene um Schiene, Stück für Stück – alles ehrenamtlich, an Wochenenden, in der Freizeit. Sponsoren halfen, doch war (und ist) die IG auf Spenden angewiesen.

Pfingsten wurde in den 1990-ern immer der Anlass, einen weiteren Abschnitt in Betrieb zu nehmen: 1993 erreichte man Schlössel, 1994 den heutigen Haltepunkt Loreleifelsen und 1995 schließlich die südliche Einfahrt von Schmalzgrube. 1996 folgten die Vollendung des Bahnhofes Schmalzgrube und die ersten 700 Meter in Richtung Steinbach.

Was sich wie „Schlag auf Schlag" liest, war in Wirklichkeit ein immer neues Ringen um Mitstreiter, Spenden und auch Fördergelder. Der Bahnhof Steinbach lag in greifbarer Nähe, doch stand auf seinem Areal ein früherer Kindergarten. Dieser war – in diesem Falle zum Glück – bereits leer, als die IG das Projekt „Steinbach 2000" in Angriff nahm. Selbstredend wurde es mit Begeisterung bei Fans und Bevölkerung im Sommer 2000 in Betrieb genommen! Außerdem war „Steinbach 2000" mit der größten Spendenaktion verbunden.

Der Wieder-, oder besser, Neuaufbau einer Telegrafenleitung (2004) und die Fahrzeug-



Neben dem schon zum Markenzeichen gewordenen Blau hat die PRESS einige ihrer Triebfahrzeuge wie hier 112326 in klassischer DR-Farbgebung lackiert.

Foto: R. Heinrich

Festwochenende zum 20-Jährigen

Anlässlich 20 Jahre IG Preßnitztalbahn gibt es vom 3. bis zum 5. Oktober 2008 ein großes Festwochenende. In der Fahrzeughalle in Schlössel werden mehrere Ausstellungen, Lokomotiven und Wagen gezeigt. Die Halle wird mit einem Zugpendel vom Bahnhof Jöhstadt aus bedient. Auf der Museumsstrecke pendeln Züge im Zwei-Stunden-Takt, einige werden mit zwei Dampfloks bespannt. Zwischen Wolkenstein und Steinbach pendelt ein historischer H6-Bus, der Anschlüsse von und zur Erzgebirgsbahn herstellt. Höhepunkt ist ein Treffen von IV K-Lokomotiven. Zum Redaktionsschluss lagen die Zusagen für insgesamt zehn IV K vor, weitere zwei sind angefragt. Eine Lokparade vor dem Lokschuppen in Jöhstadt wird es ebenfalls geben. Aktuelles gibt es unter www.pressnitztalbahn.de.

halle in Schlössel (2005) markieren weitere Höhepunkte der neuen, alten Bimmelbahn. Nun gilt es, das Erreichte zu halten, Fahrzeuge und Anlagen auf dem selbstgesetzten hohen Niveau zu pflegen und mit neuen Ideen auch neue Fahrgäste zu gewinnen. „Ein Aufbau der alten Strecke ist allerdings unrealistisch", sagt Daniel Scholz, Marketingexperte der IG, „über 40 Brücken – das bricht uns das Genick." Er deutet einiges vom Engagement der rund 420 Vereinsmitglieder an, von denen er etwa 60 zum aktiven Kern zählt, „alle Altersklassen, alle Berufsgruppen. Die Leute kommen aus ganz Deutschland. Der Lokführer heute kommt zum Beispiel aus Mainz". Allein ehrenamtlich sind viele organisatorische Arbeiten nicht zu leisten. Hierfür hat der Verein Festangestellte, beschäftigt außerdem auch ABM-Kräfte und Zivildienstleistende.

„Wir haben insgesamt fünf betriebsfähige Dampflokomo-



Foto: B. Schulz

Dass die PRESS aber nicht nur an Ex-DR-Fahrzeugen hängt, zeigen diese beiden V60 östlichen (links) und westlichen Ursprungs in einem Berliner Hafen.



Foto: M. Hiller

Spezialleistungen wie Klettergleise (hier bei der Überführung eines Peenemünder ET) bietet die PRESS an.

tiven, davon drei der Bauart IVk", erzählt Scholz, „außerdem mit 99 4511 die letzte Neubaudampflok der DR. Zwar gab es eine Krauss-Maffei-Lok mit derselben Nummer, aber sie ist praktisch komplett neu aufgebaut worden." 99 781 und 99 715 (als Dauerleihgabe) vervollständigen die Dampfloks.

Drei Diesellokomotiven ergänzen den Betriebspark, eine wird für das Umsetzen in Jöhstadt benötigt: Die Züge beginnen und enden auf einem Stumpfgleis 200 Meter vom Empfangsgebäude entfernt. Scholz erklärt die Herkunft so manchen vorbildlich restaurierten Wagens: „Wir fahren mit Geräteschuppen, Hühnerställen und Gartenlauben."

Mit dem erworbenen Wissen und mit der zunehmenden Professionalisierung erschlossen sich die Eisenbahner aus dem Preßnitztal neue Aufgabenfelder. Im Januar 2000 wurde die „Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH", kurz PRESS, mit fünf Mitarbeitern gegründet. „Es begann mit der Gestellung von Lotsen im Erzgebirge", sagt Mike Richter. Steve Ittershagen von der Geschäftsführung der PRESS fährt fort: „Es folgten Bauzugleistungen im Auftrag der DB AG, Gestellung von Arbeitszugleistungen und von Lokführern, und schließlich hatten wir mit einer 346 auch die erste eigene Lok."

Heute beschäftigt das Unternehmen rund 130 Mitarbeiter und verfügt neben Ex-DR-V 60 und -V 100 mit zwei Siemens-ER 20, zwei 145 und einer 185 auch über Loks der neuesten Generation. Da die PRESS-Chefleute wissen, was Eisenbahnfans wollen, erhält man auf der Homepage www.pressnitztalbahn.com Details zu allen Triebfahrzeugen des Unternehmens! Dort erfährt man auch einiges über das Portfolio und dass sich die PRESS mit Spezialleistungen unterschiedlichster Art einen Namen gemacht hat. Wie die Schmalspurfahrzeuge im Preßnitztal sind auch die meist blauen PRESS-Lokomotiven in einem tadellosen Pflegezustand.

„Zentrale der PRESS ist aus der Tradition heraus Jöhstadt", sagt Ittershagen, „Außenstellen haben wir in Espenhain, wo wir auch eine eigene Werkstatt haben, in Lübbenau und in Rostock." Zudem betreibt die PRESS die Rügensche Bäderbahn (siehe Beitrag ab Seite 20).

Für das neue Projekt fahren wir ins Dampflokwerk (DLW) nach Meiningen. Dort steht die 01509, die zuletzt den Ulmer Eisenbahn-Freunden (UEF) gehörte. Das heißt, sie steht nicht, sondern ist zerlegt in -zig Einzelteile. Die PRESS hat einen Auftrag ausgelöst, die Teile werden aufgearbeitet. „Einige IG-Mitglieder aus Thüringen wollten eine Regelspurlok und hatten zunächst eine 41 im Blick", sagt Kay Kreisel, Geschäftsführer der PRESS. „Dann stellte das DLW den Kontakt zu den UEF her. Seit dem 25. Oktober 2007 gehört die Lok uns." So sind sie, die „Verrückten vom Preßnitztal"!

Henning Bösherz



Foto: hb



Foto: D. Hommel

Zu den Stars auf deutschen Schienen gehörte lange 01509, die schon 1985 von der (D)DR verkauft wurde. Derzeit befindet sich die Lok zur Aufarbeitung in Meiningen (o.). Ab den 1970er-Jahren musste sie auch Personenzüge bespannen (li.).

Güterzüge, Spezialtransporte und mehr deutschlandweit: Die PRESS



Grafik: RüBB

Der Übergang von der Rügenschen Kleinbahn zur Rügenschen Bäderbahn verlief nicht reibungslos. Für mehrere Wochen standen Anfang 2008 die Räder still. Seit Ostern sieht man wieder Dampfwolken auf Deutschlands größter Insel.

Roland rast wieder

Es raucht wieder auf Rügen: Nachdem die Rügensche Kleinbahn GmbH & Co. KG (RüKB) den Gesamtverkehr auf der Schmalspurbahn nach Ablauf des Verkehrsvertrages zum vergangenen Jahreswechsel eingestellt hatte, verbindet der Rasende Roland seit einigen Monaten wieder die bekannten Seebäder im Südosten der Insel mit der Residenzstadt Putbus – jetzt unter der Regie der Rügenschen Bäderbahn (RüBB) als Zweigniederlassung der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH (PRESS). Sie erhielt den Zuschlag für den Betrieb auf der 24,2 Kilometer langen Schmalspurbahn ab 1. Januar 2008 nach Ausschreibung durch das Land Mecklenburg-Vorpommern.

Mit dem Neujahrstag konnte der neue Betreiber aber keineswegs den Verkehr übernehmen: Zwar erhielt die RüKB mit Ablauf des 31. Dezember 2007 keine Zuschüsse mehr für Eisenbahnverkehrsleistungen, sie war jedoch weiterhin Eigentümerin der Mehrzahl der auf der



Schmalspurbahn befindlichen Fahrzeuge. Die Folge: Der Betrieb des Rasenden Rolands wurde eingestellt. Durch den Einspruch der RüKB bei der Vergabekammer wurde der Zeitrahmen für den Betreiberwechsel gedehnt. Die Nachprüfung der Vergabekammer bestätigte zwar die Rechtmäßigkeit der Vergabe, jedoch erfolgte erst Mitte Februar 2008 der endgültige Zuschlag an die PRESS. Deshalb konnte die Übernahme und Weitergabe des Inventars durch den Landkreis zunächst nicht erfolgen.

Um dennoch die Aufnahme eines Übergangsbetriebs zu Ostern sicherzustellen, überführte die PRESS Anfang März von der Fichtelbergbahn (Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH, SDG) Lok 99 773 sowie fünf Personen- und einen



Foto: Schumann

Mit ordentlicher Rauchwolke verlässt 99 1773 am Abend des 4. August 2008 den Bahnhof Göhren mit P 114 in Richtung Binz.

Am 24. Juni 2008 passiert 99 4801 im schönsten Abendlicht mit P 116 den „Pastitzer Überweg" zwischen Beuchow und Putbus.

Foto: Rickelt

Packwagen nach Putbus. Am 11. März 2008 beauftragte die Verkehrgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH (VMV) die PRESS offiziell mit der Einrichtung eines Übergangsverkehrs, vorläufig nur zwischen Binz und Göhren. Dieser provisorische Betrieb wurde dann am 18. des Monats unter großer Anteilnahme der Bevölkerung und vieler Urlauber aufgenommen. Endlich war es wieder möglich, auf schmaler Spur die Seebäder, das Jagdschloss Granitz und bald auch die „Weiße Stadt" Putbus zu erreichen.

Mit der Betriebsaufnahme konnten auch die vielen Vorbereitungsarbeiten weitgehend abgeschlossen werden: So mussten der Fahrplan ausgearbeitet und veröffentlicht, Fahrausweise gedruckt sowie ➔



Foto: Rickelt

Eine Sächsin schnuppert Ostseeluft: Nachtschicht mit 99 787 am 4./5. Juli 2008 in Putbus.

Sächsische Hilfe ermöglichte den Neustart des Rasenden Rolands

Dienstpläne und -anweisungen erstellt werden. Auch Betriebsstoffe wie Kohle waren zu bestellen. Knapp wurde es bei den notwendigen Personalschulungs- und Einweisungsfahrten, die erst zwei Tage vor Betriebsaufnahme, am 16. März, absolviert werden konnten.

Dass der Rasende Roland vermisst wurde, belegen über 1000 Fahrgäste am 19. März, dem ersten vollständigen Verkehrstag. Gefahren wurde zunächst mit Personalen aus Sachsen, denn auch der Übergang der Rügener Mitarbeiter vom Altbetreiber zur RüBB verzögerte sich.

Einen Tag später trafen Lok 99 787 sowie vier weitere Reisezugwagen von der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH (SOEG) aus Zittau in Putbus ein, so dass ein verstärkter Fahrzeugpark mit wechselseitigem Einsatz von 99 773 und 99 787 zwischen Binz LB und Göhren für den anstehenden Osterverkehr zur Verfügung stand; dabei wunderte sich so mancher Urlauber über die Aufschrift „Fichtelbergbahn" an den Waggons.

Mitte April war es dann endlich soweit: Die Fahrzeuge des bisherigen Eigentümers wurden an die RüBB übergeben. Da bei der RüKB in den letzten Jahren verstärkt auf Verschleiß gefahren wurde und zudem notwendige Fristarbeiten im Winter 2007/08 nicht erfolgten, befand sich keines der Fahrzeuge in einem betriebstauglichen Zustand. Um eine möglichst schnelle Wiederinbetriebsetzung der Rügener Loks zu ermöglichen, entschloss sich die PRESS-Geschäftsführung Mitte April zur Überführung der 99 4801 nach Jöhstadt und der 99 4802 nach Oberwiesenthal. 99 4801 konnte schon wenige Tage später betriebsfähig wieder nach Putbus zurück überführt werden. Bei 99 4802 ist die Instandsetzung schwieriger, so dass sie zunächst ins Dampflokwerk nach Meiningen überstellt werden musste. Nach Rückkehr der 99 4801 wurde 99 784 nach Oberwiesenthal gebracht.

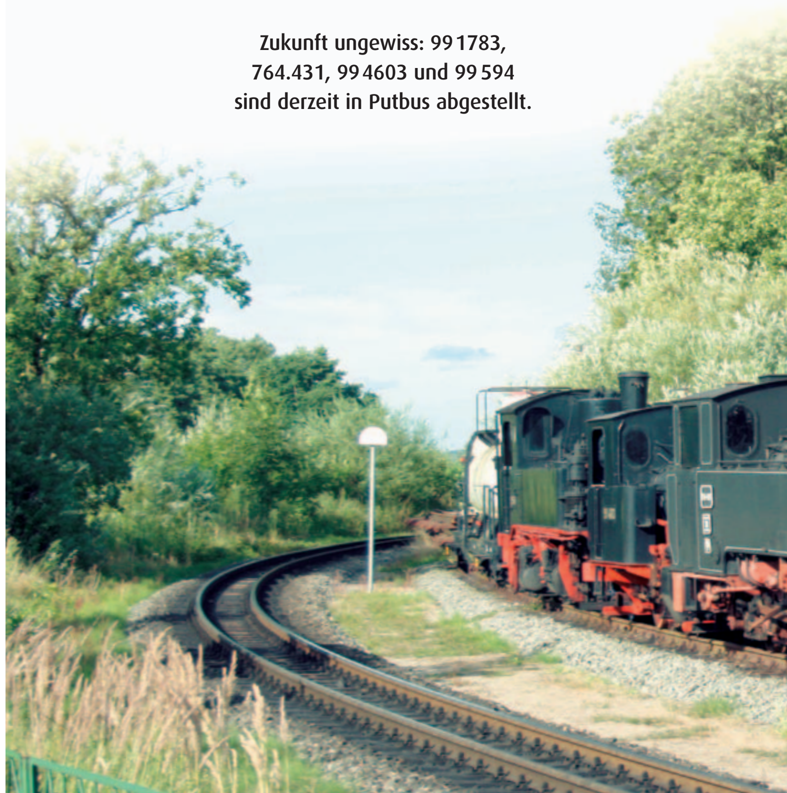
Mit der Erteilung der Konzession für den Infrastrukturbetrieb an die RüBB zum 1. Juni sowie dem Personalübergang zum selben Termin waren dann die Grundlagen für die weitere Entwicklung geschaffen. Dazu zählt auch der binnen kürzester Zeit ab dem 7. Juni angebotene Drei-Zug-Betrieb. Durch die Angebotsverdichtung ergibt sich im nachfragestarken Abschnitt zwischen Binz LB und Göhren ein ungefährer Stundentakt mit Zugkreuzung in Sellin Ost. Im Abschnitt Putbus – Lauterbach Mole verkehren in diesem Jahr keine Schmalspurzüge. Die Fahrgäste können dort aber auf zusätzliche Züge der Veoliatochter Ostseeland-Verkehr (OLA) ausweichen.

Die Rügener Lok 99 782 befindet sich nach weitgehender Demontage durch die RüKB in Putbus und einem deshalb aufwendigen Transport derzeit zur Hauptuntersuchung und gründlichen Aufarbeitung im Dampflokwerk Meiningen. Sie wird frühestens im Spätherbst 2008 auf der Insel zurück erwartet. Noch keine abschließende Entscheidung hat die RüBB über die Zukunft der Vulcan-Loks 99 4632 und 99 4633 getroffen: Beide sind

Rügensche Bäderbahn: Bewusst ein neuer Name

Die Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH (PRESS) hat den Betrieb des Rasenden Rolands unter dem neuen Namen „Rügensche Bäderbahn" aufgenommen. Der neue Name mit weiterhin regionalem Bezug wurde dabei ganz bewusst gewählt als Hinweis auf eine neue Betriebsepoche – allerdings auch unter Beachtung der rechtlichen Situation, denn die Namensrechte für „Rügensche Kleinbahn" liegen weiterhin beim bisherigen Betreiber. Sitz der Rügenschen Bäderbahn ist Göhren; die Verwaltung hat Büroräume in Bergen bezogen. Infos: www.ruegensche-baederbahn.de

Zukunft ungewiss: 99 1783, 764.431, 99 4603 und 99 594 sind derzeit in Putbus abgestellt.



aktuell nicht einsatzfähig und sollen mittelfristig nacheinander zur Aufarbeitung nach Meiningen überstellt werden. Ebenfalls nicht betriebsfähig ist die Diesellokomotive V 51 901. Über die bevorstehenden Wintermonate ist aber eine Aufarbeitung vorgesehen, so dass ab der Saison 2009 ein Einsatz wieder zwischen Putbus und Lauterbach Mole möglich ist.

Die angemieteten Loks und Wagen aus Sachsen werden mindestens bis zum Ende des Drei-Zug-Betriebes am 4. Oktober 2008 auf Rügen zum Einsatz kommen; anschließend ist nach und nach der Rücktransport der Fahrzeuge vorgesehen.

Seit Anfang Juni sind die Fahrkartenausgaben in den Bahnhöfen Putbus LB, Binz LB und Göhren wieder regelmäßig geöffnet. Sie sind erster Anlaufpunkt für die Fahrgäste und bieten neben den Fahrkarten auch ein kleines Sortiment an Souvenirartikeln an. Die Fahrpreise für den Rasenden Roland wurden im Vergleich zu 2007 nicht verändert. Sonder- und Charterfahrten, beispielsweise mit dem Traditionszug, sind wieder möglich.

Neu auch: Im Laufe des Jahres werden alle Rügener Dampflokomotiven mit EDV-Schildern versehen. Die neuen Schilder sind Teil der PRESS-Philosophie im Bereich des Außenauftritts und passen besser in das sich verändernde Umfeld auch dieser Schmalspurbahn zu Beginn des 21. Jahrhunderts.

Ganz wichtig aber ist und bleibt das besondere Flair eines klassischen Dampflokbetriebes, das die Fahrt mit dem Rasenden Roland auch zukünftig zu einer echten Attraktion macht. Die erfreulich hohe Zahl an Fahrgästen in den vergangenen Wochen spricht jedenfalls für sich. *Michael Schumann/al*

Drei Fragen an Matthias Kley, kaufmännischer Leiter der Zweigniederlassung RüBB:

MEB: Welches Fazit kann die RüBB nach nunmehr sechsmonatigem Betrieb ziehen?

Kley: Die RüBB kann mit Stolz auf das erste Betriebshalbjahr zurückblicken. Mit viel Improvisation und hohem persönlichen Einsatz aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter konnte der Übergangsbetrieb schrittweise in Richtung Regelbetrieb ausgeweitet werden. Zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme Mitte März waren weder Fahrzeugpark noch Infrastruktur und Anlagen vom Altbetreiber RüKB an den Landkreis Rügen zurück übertragen worden. Als die Fahrzeuge dann Mitte April der RüBB übergeben wurden, war die Ernüchterung über deren Zustand groß. Erst mit Konzessionserteilung für den Infrastrukturbetrieb an die RüBB zum 1. Juni 2008 sowie dem Personalübergang zum gleichen Termin war dann ein Zustand erreicht, der den in der Ausschreibung benannten Rahmenbedingungen einigermaßen entspricht. Der seit Anfang Juni angebotene Drei-Zugbetrieb deckt weitestgehend die Nachfrage in der Hochsaison ab. Ohne die Leihfahrzeuge aus Sachsen wäre dieses Programm jedoch nicht zu fahren gewesen, insofern gilt SDG und SOEG an dieser Stelle nochmals besonderer Dank.


Foto: Schumann

Matthias Kley ist für den Rasenden Roland bei der PRESS mitverantwortlich.

MEB: Welche Maßnahmen ergreift die RüBB, um neue Fahrgastpotentiale anzusprechen?

Kley: Die RüBB strebt an, über Kombitickets die Urlauber und Gäste zur Fahrt mit dem Rasenden Roland zu animieren, zum Beispiel durch Kooperation mit der Weißen Flotte beim Angebot „Wasser & Dampf". Für die Nebensaison sollen Veranstalter und Hotels/Pensionen über ein neues Voucher-System motiviert werden, attraktive Arrangements unter Einbindung der Schmalspurbahn anzubieten. Und schließlich wird versucht, die fahrplanmäßigen Spätfahrten gezielt zu bewerben sowie über Führerstandsmitfahrten interessierten Fahrgästen die Möglichkeit zu geben, dem Lokpersonal über die Schulter zu schauen. Bei der regelmäßigen Verteilung von Fahrplan- und Info-Flyern an Kurverwaltungen, Hotels und Pensionen helfen viele Kolleginnen und Kollegen aktiv mit.

MEB: Sind seitens der RüBB in den kommenden Monaten und in 2009 weitere Investitionen in Betrieb und Infrastruktur geplant?

Kley: Die RüBB ist dringend gehalten, in enger Abstimmung mit der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern in Schwerin, nach und nach den bestehenden Rückstau aus RüKB-Zeiten bei der Fahrzeuginstandhaltung abzuarbeiten und sukzessive die meisten Lokomotiven/Wagen einer gründlichen Aufarbeitung zuzuführen. Darüber hinaus steht noch der Ausbau der Infrastruktur im Abschnitt Sellin Ost – Göhren an, der für 2009 beziehungsweise 2010 vorgesehen ist. Auch hier wartet noch jede Menge Arbeit.



Foto: Schumann

Betägigungsfeld erweitert: Auf dem Weg nach München ist am 9. Oktober 2006 der Bierzug mit Warsteiner-Lok 21.

Foto: WLE/Landfester

Die Spur der Steine

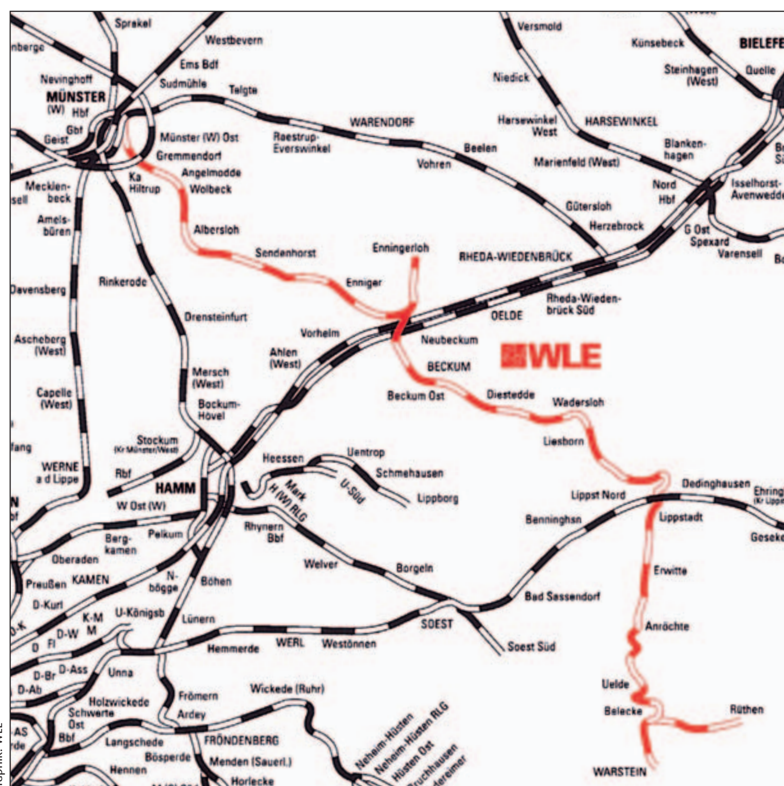


125-jähriges Bestehen feierte in Lippstadt die Westfälische Landes-Eisenbahn und über 10000 feierten kräftig mit.

Also, das schon mal vorab: Wären anfang der 70er-Jahre ihre Personenzüge so gut gefüllt gewesen wie am Sonntag, 24. August 2008, die Sonderzüge, hätte die Westfälische Landes-Eisenbahn (WLE) ihren Personenverkehr nicht anno 1975 einzustellen brauchen!

Die Umsitzenden und -stehenden nicken beifällig, während wir wie noch in den 60er-Jahren unter Dampf gen Beckum und Neubeckum reisen. Die meisten erinnern sich eben noch an ihren „Pengel-Anton". So oder auch anders, aber immer liebevoll benamt kannten die Westfalen ihre Bimmelbahn.

Vorbei, auch wenn der Traditionszug aus Lengerich, bespannt mit 78 468, nostalgische Gefühle beschwört. Weit mehr noch als die V 200 033 der Museums-Eisenbahn Hamm (MEH) mit ihrer Garnitur oder die anderen Sonderzüge, die vom Festgelände der Hauptwerkstätte an der Beckumer Straße nach Warstein beziehungsweise nach Neubeckum



Graphik: WLE

pendeln. Dampf ist halt noch immer etwas Besonderes im Altkreis Lippstadt, zumal das Dampfaus bei der WLE schon 37 Jahre zurückliegt und keine einzige ihrer, zum Teil legendären Dampflokomotiven dem Schneidbrenner entgangen ist.

Die WLE ist eine moderne Bahn, mit einer langen Tradition zwar, doch deren Pflege konnte sie sich selten finanziell leisten. Dafür ist sie aber eine von ganz wenigen Privateisenbahnen aus dem 19. Jahrhundert, die sich bis heute auf dem inzwischen hart umkämpften Markt behaupten konnten.

Nicht immer zogen und ziehen die kommunalen Anteilseigner, die Anliegerstädte, -gemeinden und -kreise, an einem Strang. Doch die Direktoren, heutzutage die Geschäftsführer der seit langem zur Unternehmensgruppe der Westfälischen Verkehrs-Gesellschaft (WVG) mit Sitz in Münster gehörenden WLE verstanden es, ihre Eisenbahn auch durch schwierigste Zeiten zu lavieren.

Die 1883 als Warstein-Lippstadter-Eisenbahn gegründete Gesellschaft verfügt zwar heute über weniger als ein Drittel ihres früheren ausgedehnten Streckennetzes, das neben der Stammstrecke auch Nordbahn, Senne- und Möhnetalbahn umfasste, doch ist die WLE längst selbst fern der Heimat unterwegs. Das charakteristische Westfalenross neben dem WLE-Zeichen ist sozusagen zu einem Exportartikel auf fremden Schienen geworden.

„125 Jahre Firmengeschichte sind in unserer kurzlebigen Zeit schon etwas Besonderes", betont WLE-Geschäftsführer Dr. Ing. Eberhard Christ an diesem Jubiläumsfesttag im Rahmen der Talkrunde und ergänzt: „Sie zeigen, dass Flexibilität und Eisenbahn keineswegs unvereinbar sind, denn die WLE hat sich in ihrer Geschichte immer wieder den veränderten Rahmenbedingungen angepasst."

Und flexibel ist man in der Chefetage zweifellos. Während beispielsweise bei der DB AG ein Privatanschluss nach dem anderen gekappt wird, baute die WLE eigens ein 4,3 Kilometer langes Anschlussgleis vom Bahnhof Warstein zur Warsteiner Brauerei, inklusive Verladestation mit Containerkran.

2005 begann der Betrieb, zunächst vertraglich auf 15 Jahre vereinbart. Heute ist das Bier aus dem Wästertal per Schiene buchstäblich in alle Himmelsrichtungen unterwegs, selbst in die Weißbier-Hochburg München, und geführt, wenn nicht wieder einmal unpässlich, von der Vossloh-G2000, der WLE-Lok 21 im charakteristischen Warsteiner-Design. Was ob seines Zierstreifens auch schon mal einen Knirps 2005 in Putbus ausrufen ließ: „Die ist ja verrostet!"

Spur des Biers statt Spur der Steine?

Mitnichten, wie schon seit Generationen ist der Kalkstein-Verkehr von den Warsteiner Steinbrüchen zu den Zementwerken im Raum Beckum-Ennigerloh das Standbein schlechthin. Aber es wird dünner: Waren es früher bis zu zwölf Züge täglich, sind es heute maximal deren fünf.

Flexibilität bleibt sicher weiter Thema! *Karlheinz Haucke*



Fotos (3): Haucke

Vorbild des Mehano-Modells: MaK-G1206 als WLE-Lok 51.



Als Spielzeug betrachten die Kids die unverschlossene Handweiche.



Um 11 Uhr füllt sich das Areal der WLE-Hauptwerkstätte in Lippstadt.



Foto: WLE/Tüllmann

Auf der Spur der Steine: WLE-Lok 30 arbeitet sich mit dem Kalkstein-Zug aus Talbot-Wagen über die Haarhöhe, den westfälischen Semmering.



Foto: Lutz Prix

Zusätzliche Einnahmequelle dank Kyrill: Am Ex-Bahnhof Rüthen wird am 13. Juni 2007 Sturmholz verladen.



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe", Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Im VSM-Einsatz

Betrifft: „Vom Standard zur Einheit", Heft 8/2008

Mit Interesse habe ich den Beitrag über die Standard-Hilfszüge gelesen. Als aktiver Mitarbeiter der Museumsbahn VSM (Veluwsche Stoomtrein Maatschappij) in den Niederlanden kann ich Ihnen mitteilen, dass drei Wagen aus diesen Zügen jetzt zum Fahrzeugpark der VSM gehören: Energieversorgungswagen 40 50 9410 736-5, früher Bw Seddin, Heimatbahnhof Seddin, Fabriknummer RAW „Einheit" Leipzig -12-1978; Gerätewagen 40 50 943 0411-1, früher Bw Reichenbach, Heimatbahnhof bzw. Einsatzstelle Zwickau, Fabriknummer RAW „Einheit" Leipzig -26-1978; Energieversorgungswagen 40 50 9430415-2, früher Bw Reichenbach, Heimatbahnhof bzw. Einsatzstelle Zwickau, Fabriknummer RAW „Einheit" Leipzig -32-1978. Da die Wagen noch ihre DR-Lackierung tragen, ist die ursprüngliche Beschriftung noch gut lesbar. Wagen 40 50 943 0415-2 wird zur Zeit als Materiallager genutzt. Die beiden anderen Wagen werden bei Bedarf in Arbeitszügen auf der VSM-eigenen Strecke Apeldoorn – Dieren eingesetzt.

Hans Ouwerkerk, E-Mail



Der Energieversorgungswagen 40 50 941 0736-5 und der Gerätewagen (r.) warten am 13. August 2008 in Beekbergen auf ihren nächsten Einsatz.

Foto: Ouwerkerk

Ahnungslose

Betrifft: „Explosives Erbe", Heft 9/2008

Von der obersten Schlagzeile der Titelseite („Blindgänger bei der Bahn") versprach ich mir einen aufschlussreichen und kritischen Bericht über Herrn Mehdorn und die übrigen Ahnungslosen aus der Chefetage des kundenfeindlichsten Unternehmens Deutschlands. Aber dann: Doch nur ein Artikel über Altmetallschrott! ***Jürgen Rückert, 12685 Berlin***

Elbaufwärts

Betrifft: Bahnwelt aktuell, Heft 9/2008

Der Kesselwagenzug (Bild auf Seite 10, oben lks.) durchfährt den Bahnhof Königstein (Sächs. Schweiz) Gbf. Rechts stehen noch die alte Güterabfertigung und das Fahrdienstleiter-Stellwerk. Pötzscha besitzt nur einen Haltepunkt. Der heißt Stadt Wehlen (Sachs) Hp und liegt drei Stationen elbabwärts.

Wilhelm Hendrych, 01796 Strand

Guter Service

Betrifft: Top „Bayerische Einstieghilfe", Heft 9/2008

Sehr gut finde ich es, dass die Bayerische Eisenbahn (BEG) Rollstuhlfahrern solch einen Service anbietet. Der Service-Point Hagen ist ebenso gut drauf. Mein Sohn Matthias kommt fast überall hin mit seinem E-Rolli. Ein Anruf genügt. Sehr gut ist Abellio mit seinen Fahrzeugen ausgerüstet. Fast alles ist ebenerdig erreichbar.

Rainer Bernshausen, 58089 Hagen



Foto: Bernshausen

Bequem reist der 13-jährige Matthias im Abellio-Triebwagen, hier von Hagen nach Siegen.

Stillgelegt

Betrifft: „Ein Jahrzehnt in Brandenburg", Heft 5/2008

Dass Seddin eine Zukunft hat, ist fraglich, wenn man eine wichtige Zufahrtstrecke einfach so stilllegt. 2007/8 hat die DB AG den Streckenabschnitt Güterglück – Wiesenburg stillgelegt, die Oberleitung und die erst 1997 installierten Halbschranken abgebaut. Bei diesem Abschnitt handelt es sich um einen Teil der Güterzugstrecke von Magdeburg nach Seddin und um eine Umleitungs- und Entlastungsstrecke für Magdeburg – Brandenburg – Berlin. In den 80er-Jahren hatte die DR den Plan, zur Entlastung des Eisenbahnknotens Halle/Leipzig die Strecke von Seddin über Güterglück, Güsten, Sangerhausen nach Erfurt zweigleisig auszubauen und zu elektrifizieren. Bis 1990/91 wurde nur Erfurt – Sangerhausen und Seddin – Güterglück mit Abzweig Wiesenburg – Dessau ausgebaut und elektrifiziert. 2000 ist der Abschnitt Güterglück – Güsten stillgelegt worden. Auf der Strecke Güterglück – Wiesenburg nach Seddin verkehrten weiterhin zahlreiche Güterzüge aus Richtung Magdeburg, auch viele Privatbahnen. Hat die DB AG deshalb die Strecke stillgelegt, um die Konkurrenz auf die längere Strecke über Brandenburg zu zwingen, um mehr Streckengebühren zu kassieren? Soll alles dem Börsengang geopfert werden, um in ein paar Jahren mit Steuermitteln wieder aufgebaut zu werden? Darauf hätte ich gerne eine Antwort der DB AG. ***Paul Kurths, 39108 Magdeburg***

Mehr Zugkraft

Betrifft: „50.35 zum 50.", Heft 2/2008

In Ihrer Probefahrt der Tillig-Lok Reko 50.35 wird die ansonsten gelobte Lok wegen ihrer geringen Zugkraft (nur sieben vierachsige Wagen in der Ebene) bemängelt. Ich habe eine solche Lok. Sie zieht mindestens 15 vierachsige Güterwagen, also mindestens 60 Achsen.

Peter Hamann, 01561 Zabeltitz

Signalstellung

Betrifft: „Mitten ins Herz", Heft 9/2008

Schöner Beitrag, eine gelungene Anlage, aber was macht der Fahrdienstleiter? Ausfahrt für Rheingold-Express mit Hf2, während ein einfahrender Güterzug den Fahrweg kreuzt? Hoffentlich merkt es die Aufsicht und gibt nicht noch Zp9!

Dr. Holger Schnering, E-Mail

Anmerkung der Redaktion: Wir waren schon gespannt, ob´s überhaupt jemand merkt (S. 77). Es handelt sich um eine simulierte Signalstörung zum Test der Steuerung.

www.kbaystb.de

Spurensuche

Ein Kölner veröffentlicht eine Homepage über die Bayern in ihrer stolzesten Zeit. Das muss was werden.

■ Bayern, das ist für viele Touristen, Nicht-Bayern und „Zuagroaste" meist König Ludwig, Neuschwanstein, Hofbräuhaus und Oktoberfest. Das zugehörige Eisenbahn-Äquivalent heißt: Königlich Bayerische Staatseisenbahnen (K.Bay.Sts.Bay). Die bayerischen Länderbahnen, die sich bis in die linksrheinische Pfalz erstreckten, sind jedoch ein vielschichtiges Thema, wie Jürgen Pepke zeigt. Dass manche Rubrik noch unbearbeitet ist, mag man angesichts des umfangreichen Themas verzeihen.

www.eisenbahndienstfahrzeuge.de

Zu Diensten

Heinrich Priesterjahns Homepage gibt eine Übersicht über selbstfahrende und gezogene Dienstfahrzeuge.

■ Diese Homepage hält, was sie mit ihrem schlichten, gleichwohl treffenden Titel verspricht: Eine Auflistung und ein umfangreiches Bildarchiv über deutsche Eisenbahndienstfahrzeuge aller Art. Es beginnt mit Lokomotiven, die für Test- und Betriebszwecke adaptiert wurden, setzt sich fort über Oberleitungsrevisionstriebwagen und schlägt den Bogen bis hin zu Hilfszugwagen und Schneepflügen. Kurze Informationen geben auch dem Laien eine Einordnungsmöglichkeit. Schön sind die klare grafische Gestaltung und die Sortierung nach Baureihen und nach Alphabet, wo es sich anbietet. Das ist eine sehr nutzerfreundliche Führung. Alles in allem: Lohnenswert!

www.bahnen-und-mehr.de

Vielseitig

Was der bekennende Eisenbahnfreund Hans-Ulrich Siebert auf seiner Homepage anbietet, beeindruckt.

■ Eigentlich müsste Siebert Honorar erhalten: Von den erzgebirgischen Schmalspurbahnen, aber auch der Rhätischen Bahn und zahlreichen anderen Bahnen und Tourismusverbänden, für die er reichlich Werbung macht. Sieberts Thema sind zunächst Fichtelberg- und Pressnitztalbahn, die ausführlich mit zahlreichen Bildern vorgestellt werden. Von der Historie über heutige Aktivitäten bis zu touristischen Tipps spannt sich des Autors Bogen. Die zweite große Leidenschaft gilt den Schweizer Schmalspurbahnen. An erster Stelle steht die Rhätische Bahn, und ganz aktuell geht der Autor bereits auf die kürzliche Verleihung des Welterbestatusses ein. Aber nicht nur die bekannte RhB, die Jungfraubahnen oder die Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB) sind hier Thema, auch so mancher Geheimtipp wird gegeben wie etwa die Bahnen des Chablais. Kleine eingestreute Kommentare des Autors unterstreichen seine Liebe zur Eisenbahn. Einzig das Layout ist etwas gewöhnungsbedürftig, die Textblöcke stehen mal am einen mal am anderen Bildschirmrand und dazwischen sind meist die Bilder und andere teils überflüssige Einsprengsel eingebaut.

www.diehugs.de



In Baden

Wolfgang Hug pflegt die Geschichte der badischen Bahnen in Vorbild und Modell.

■ Im Schatten der preußischen und vielleicht noch der bayerischen Länderbahnen fallen die meisten anderen unter den Tisch. Vor allem beim Modell wird dies meist überdeutlich: Preußische Konstruktionen aus der Epoche I dominieren auf dem Markt, gefolgt von Bayern, abgeschlagen folgen Sachsen, Württemberger und Badener. Dass die Geschichte der kleineren Länderbahnen ebenso interessant war, zeigt Wolfgang Hug auf seiner Homepage zu den badischen Eisenbahnen, die mehr zu bieten haben als die legendäre Dampflok IVh, die auch noch aus Bayern stammte. In Baden fuhr man in den frühen Anfangstagen gar auf Breitspur und es gab immerhin ein ehrgeiziges Elektrifizierungsprogramm Anfang des 20. Jahrhunderts. Wolfgang Hug hat häufig die Brille des Modelleisenbahners auf der Nase und zeigt neben Fakten zu Lokomotiven, Strecken, Hochbauten und spezieller Nomenklatur der badischen Bahnen vor allem, welche Modelle in den unterschiedlichen Spurweiten für den badischen Länderbahnfreund erhältlich sind.

www.filderbahn.net

Die besondere Straßenbahn

Burkhardt Börries hat der Filderbahn im Internet ein sehr gut gestaltetes Denkmal gesetzt.

■ Südlich von Stuttgart liegt die Filderebene. Zu deren Erschließung wurde einst die Filderbahn gebaut. Zu ihr gehörten schmal- und normalspurige Strecken sowie die legendäre Zahnradbahn nach Degerloch. Die Filderbahn ging in den 1920er-Jahren in den Stuttgarter Straßenbahnen auf. Börries erinnert an den schmalspurigen Teil der Filderbahn mittels zahlreicher historischer Dokumente und Fotografien.

Lokführer, Pilot, Maler und begeisterter Vespafahrer. Franz Stucki ist ein echter Tausendsassa. Seine Aquarelle finden immer mehr Anhänger.





Die legendäre SNCF-241P beim Wasserfassen.

Foto: Armin Schmutz

Eine Bilderbuchkarriere

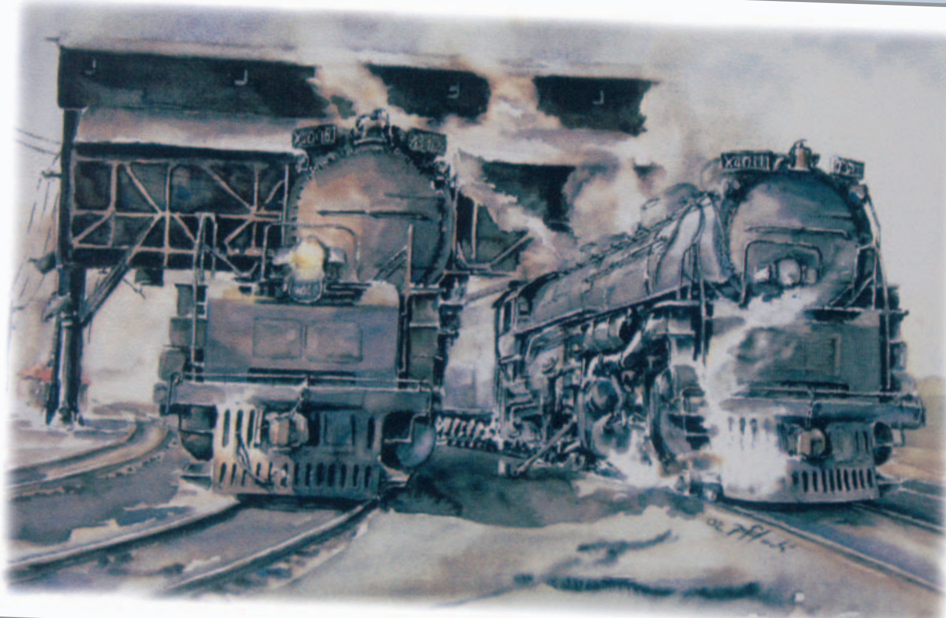


Der Star der DB-E-Loks begeistert auch Stucki: Eine 103 passiert Geislingen.

„Cleared for immediate take off“, knistert die Stimme aus dem Tower im Kopfhörer. Der Captain schiebt die Leistungshebel mit der rechten Hand sachte nach vorne, die Linke am Steuerhorn, den Blick konzentriert auf die Startbahn gerichtet. Das rasche Hochlaufen der beiden Strahltriebwerke lässt das Flugzeug, eine Challenger 604, erzittern, der Lärm, zwar schallgedämpft, wird lauter. Der Jet gewinnt rasch an Fahrt. „Power raising, engine instruments checked, green sector!“, meldet der Co-Pilot. Die Geschwindigkeit steigt rasant gegen 250 km/h. „Rotate!“ kommt der Befehl und Captain Stucki zieht gekonnt die Steuersäule, die Nase hebt sich, V1, die Abhebegeschwindigkeit ist erreicht, die Challenger fliegt. Die beiden Manager in der engen, aber bequemen Kabine würdigen die im Dunst versinkende Stadt Zürich kaum eines Blickes, konzentrieren sich bereits auf dicke Aktenbündel und ihre Sitzung in Atlanta, USA.

Ortswechsel: „Oase“ nennen die Lokführer der BLS-Lötschbergbahn das Aufenthaltslokal im Bahnhof Bern, wo man sich zu Dienstbeginn trifft und die letzten Bekanntmachungen, etwa zu Langsamfahrstellen oder Änderungen im Dienstfahrplan, einholt. Auf Gleis sechs wartet bereits die blaue E-Lok Re 465004 auf Lokführer Stucki. Während er die Bordcomputer mit Zugdaten füttert, meldet Zugführer Max Frei Achszahl und Bremsgewicht. Grün-gelb leuchtet das Signal, die Bahnhofsuhr springt auf 10.32 Uhr. Stucki stellt den Geschwindigkeitsregler zur Ausfahrt auf 40 km/h und schiebt den Fahrschalter nach vorne: Leises Motorensingen, pünktlich und ruckfrei rollt der Regionalexpress Richtung Luzern.

Lokführer und Pilot, für viele immer noch Traumberufe. Franz Stucki macht beides! Nicht als berufliche Lebensabschnitte, sondern fortwährend in abwechselnden Arbeitsblöcken. In seiner Freizeit, befreit von Strukturen und Vorschriften eines Piloten oder



Big Boys der Union Pacific unter dem Kohlenturm von Cheyenne, Wyoming, USA.



Verdiente Pause fürs FS-Bahnpersonal (Italien).



Eine BLS-Re 485 auf der Lötschberg-Südrampe.

Lokführers, findet Stucki Muße und Ausgleich in der Malerei, beim Aquarellieren.

Wie es zu dieser Bilderbuchkarriere kam, erklärt Franz Stucki selbst: „1950 geboren, verbrachte ich meine Jugendzeit in Burgdorf im Kanton Bern. Da ich früh von Technik fasziniert war, entschloss ich mich zu einer Lehre als Maschinenzeichner. Gleichzeitig besuchte ich Kurse der „Fliegerischen Vorschulung“ und landete mit 20 Jahren auf einem der seltenen Plätze der militärischen Fliegerrekrutenschule. Daneben wuchs die Liebe zum Freihand-Zeichnen. Später hatte ich Gelegenheit, in der Zeichnerschule beim Edelkarosseriebauer Franco Sbarro nebst Zeichnen mit Lineal und Reiß-Schiene auch freies Gestalten und Formen zu erlernen.“

Sitzen im Büro als Maschinenzeichner war nun nicht mehr Stuckis Sache. Was gab es für Möglichkeiten? „1971 begann ich in Bellinzona als Lokführeranwärter bei den SBB, wechselte aber nach der Ausbildung für fünf Jahre ins Gottharddepot Erstfeld, Stall der →



Neuenburger-Tram überquert Viadukt bei Peseux (Schweiz).

Krokodile, Be 4/6-Stangenlok und der legendären Ae 8/14. Daneben leistete ich als Milizpilot noch relativ viel Militärdienst. Mit der Versetzung ins Depot Bern lernte ich weitere Loktypen kennen, unter anderen Ae 4/7 und Re 6/6. Obschon mir das Einsatzspektrum von Bern aus in alle Richtungen behagte, galt meine besondere Liebe schon immer der Lötschbergbahn. 2004 landete ich nach 30 SBB-Jahren bei der BLS. Dort habe ich die Möglichkeit, vermehrt teilzeit zu Arbeiten. Das gibt mir die Freiräume, um weiter als Berufspilot fliegen zu können, und, für mich besonders wichtig, genügend Zeit für die Malerei."

Denn des Künstlers Aquarelle finden immer mehr Anklang. Bilder, signiert mit dem Namen „Stucki", wurden bald zum Begriff: Zwei Fliegerkalender, ein Mercedes- und zwei Citroen-Oldtimer-Kalender, eine Kunstmappe für die „Bière-Apple-Morges-Bahn" sowie für die „Chemin de Fer du Jura", zahlreiche Illustrationen in französischen und Schweizer Büchern und vieles mehr zählen zum Werk. Zu seinen Spezialitäten gehören auch so genannte „Trompe l'oeil", illusionistische, fotorealistische Bilder, etwa ein auf eine Mauer gemaltes Fenster. Solche Illusionen in Acryltechnik hat Franz Stucki schon mehrmals ausgeführt – allerdings nur auf Bestellung.

Auf die Frage, was er bevorzugt male, meint Franz Stucki: „Schwer zu sagen. Durch Aufträge ergab sich die Dominanz technisch inspirierter Bilder. Aber auch Portraits oder Landschaften sind für mich eine Herausforderung, nur scheitert es oft am Zeitmangel. Wichtig ist für mich, nicht unter Zeitdruck zu kommen und zwischen Aufträgen auch nach Lust und Laune zwanglos ans Werk gehen zu können."

Apropos Zeitdruck: Sofern es die Dienstpläne erlauben, gibt Stucki heute als nebenamtlicher Lehrer an der Neuenburger Kunstgewerbeschule Unterricht zur Farbenlehre, Perspektive sowie Aquarell- und Acryltechnik.

„Perspektiven und Farbenlehre sind lernbar, Gestalten kann man aber nur üben. Dazu gibt es wenige Lehrsätze oder Rezepte und man kann nicht sagen, nach einem Jahr ist man Maler. Die Entwicklung dazu braucht gut fünf bis zehn Jahre, viel Selbstkritik und Ausdauer", muss Stucki etwa allzu optimistische Schülerhoffnungen dämpfen.

Dass Franz Stucki diese Entwicklung längst durchgemacht hat, zeigen seine Werke. Sie kennzeichnet die Leichtigkeit des Aquarells. Aber gerade die Aquarellmalerei zeigt, wie schwer das Leichte sein kann, denn sie gilt als Schwierigste aller Maltechniken und in den seltensten Fällen können Fehler korrigiert werden.

In dieser alten Malweise wechseln ineinanderfließende Farben und weiche Farbverläufe gekonnt mit ausgesparten Stellen, die als Weiß oder Hell dargestellt werden und die Farbe des Malgrundes durchschimmern lassen, im Gegensatz zu andern Maltechniken, wo Weiß auch als Deckfarbe aufgetragen wird. Besonders schwierig darzustellen sind zum Beispiel weiße oder helle Schriften auf dunklem Untergrund. In der Regel wird von hell nach dunkel gemalt.

„Aquarell lebt vom Malgrund, der Farbauftrag muss transparent sein", meint der Künstler: „Zu häufiges Übermalen wirkt stumpf, das Bild ist tot



Foto: Armin Schmutz

Stucki im Führerstand einer BLS-Re 4/4 II auf dem Weg von Bern nach Luzern.

Sammlerstücke: Aquarelle, signiert von „Stucki"



Eine mächtige Alco-PA1 der Santa Fe in Warbonnet-Lackierung donnert am Pacific in Kalifornien entlang.



Zwischenhalt in Irgendwo.



Stimmungsbild an der berühmten Route 66, USA.

gemalt. Dann gibt's nur noch eine Lösung: Es muss neu begonnen werden. Darum braucht es viel Selbstdisziplin und eine Planung mit Skizzen, bevor überhaupt ein Bild angegangen wird. Dafür Zeit zu investieren, lohnt sich", so Stucki.

Beim Aquarell gehe es weniger darum, Dinge kompliziert darzustellen, als sie zu vereinfachen. Ein Bild, das in unzähligen Stunden bis ins letzte Detail vom Motiv übernommen werde, sei bestenfalls gelungenes Handwerk und gute Beobachtungsgabe, aber keineswegs ein Kunstwerk. Das sei auch der Grund, weshalb auch heutzutage trotz ausgefeilter Technik die Fotografie keine Konkurrenz zur Malerei ist. Ein Gemälde sei wie eine Sprache, wenn der Betrachter die Sprache nicht verstehe, könne man nicht von Maler zu Betrachter kommunizieren, so Stucki. Seine Werke prägen Ausgeglichenheit, farbliche Harmonie und Dynamik.

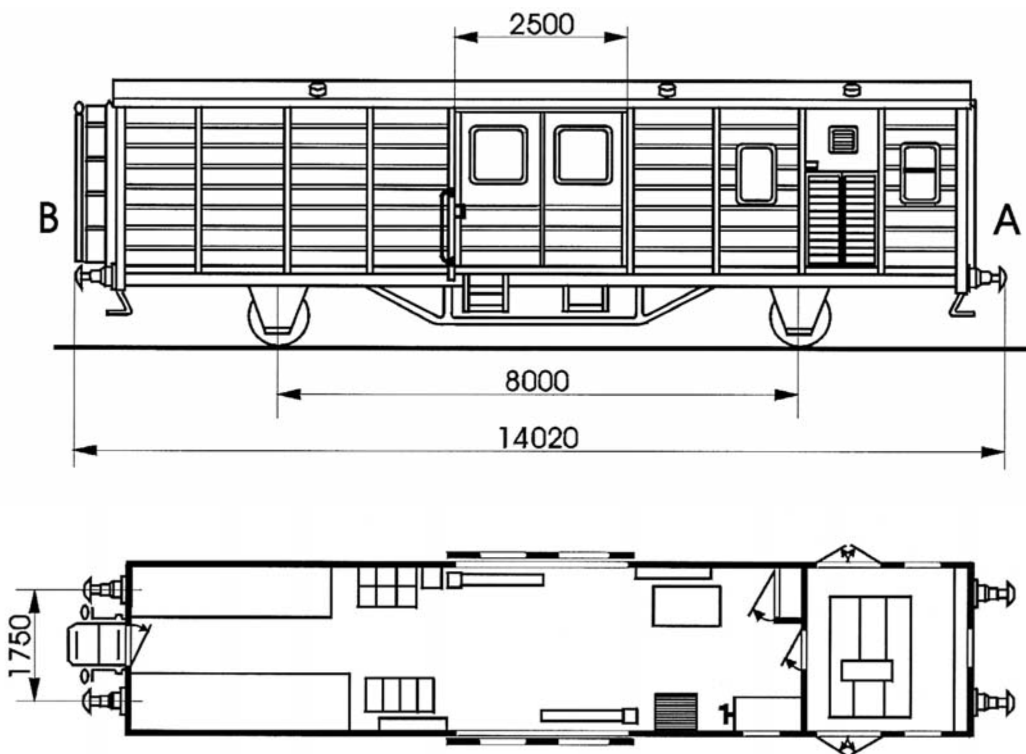
Wer sich in der US-Eisenbahnszene auskennt, dem dürfte der Name Ted Rose ein Begriff sein. Rose, im Jahr 2002 verstorben, war wohl der vollkommenste Aquarellist unter den amerikanischen Eisenbahnmalern. Franz Stucki nahm ihn zum Vorbild und ist gut auf Kurs. Wer mehr wissen möchte, kann Franz Stucki im Internet besuchen: www.stuckiart.ch.

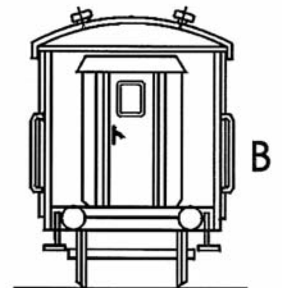
Armin Schmutz/al

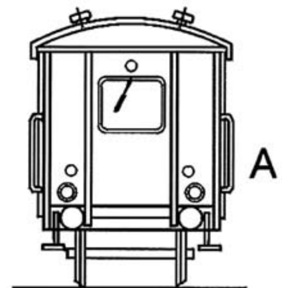


Foto: R. Heinrich

Energieversorgungswagen: Hinter dem Lüftergitter sitzt der Dieselmotor, unten am Boden befinden sich Schleppseile.







Vom Standard zur Einheit

Teil 2

Bei der DB AG gibt es rund 25 Hilfszüge, die 1978/79 von der DR beschafft wurden. Die Technik der Wagen wurde angepasst, ihr Grundkonzept aber funktioniert bis heute.



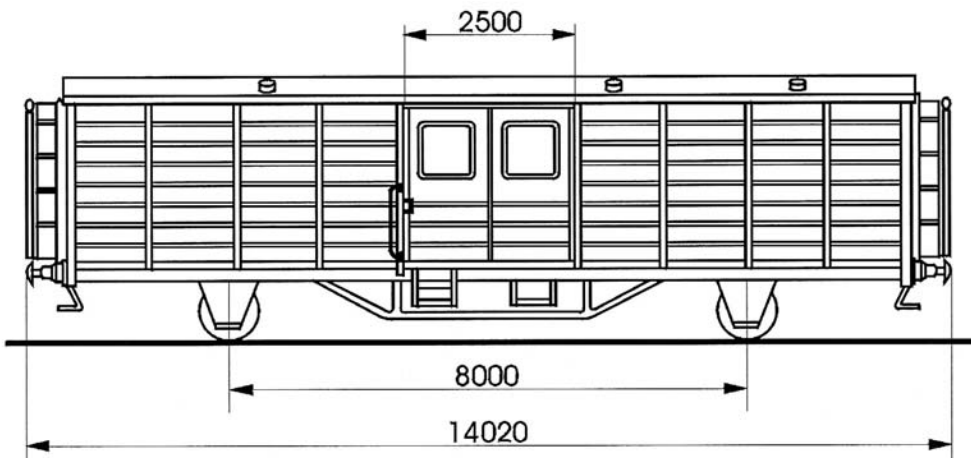
Foto: Emersleben

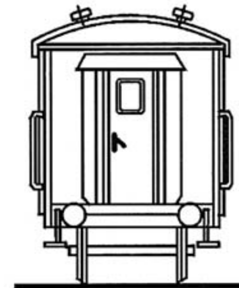
Blick in den vereinfachten Wendezug-Führerstand vom Mannschaftswagen des Seddiner Hilfszuges, Juni 2008.



Foto: R. Heinrich

In der Mitte der Hilfszüge läuft der Gerätewagen. Dieser im Bild ist wie der ganze Zwickauer Hilfszug nun in Rot lackiert.





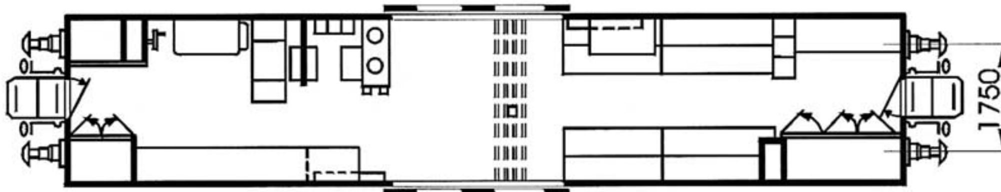




Foto: Alkofer

Reinhard Klein von der Servicestelle Seddin vor einigen hydraulischen Hebern im Gerätewagen.

Die im Standard-Hilfszug der Deutschen Reichsbahn (DR) und heutigen Einheits-Hilfszug der DB AG eingesetzten Wagen entstammen, wie schon im ersten Teil (siehe Ausgabe 8/2008) ausgeführt wurde, der Serienproduktion üblicher Wagentypen. Im Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Potsdam wurden die Wagen dann für ihren Einsatz in den Hilfszügen hergerichtet.

Zuerst wurden in den Jahren 1977 und 1978 die Aufenthaltswagen fertiggestellt. Mit Ausnahme der Stirnwand mit dem vereinfachten Führerstand am Nichthandbremsende entsprechen sie äußerlich den 18,7-Meter-Personenwagen Bghw aus dem Raw Halberstadt. Drehgestelle, Zug- und Stoßvorrichtungen, Heizung und Bremsen sind beim Hilfszugwagen die gleichen wie bei der Bghw-Serienausführung. Die Aufenthaltswagen erhielten das Gattungszeichen „Dienst“.

Im Inneren sind die Räume von einem Seitengang aus erreichbar. Beginnend am Steuerabteil (Nichthandbremsende) folgen das WC und ein Abstellraum, die Küche mit Gaskocher, Kühlschrank und Heißwasserspeicher und ein Aufenthaltsraum. In diesem befinden sich zwei feste Bettkästen, die auch als Sitzbänke dienen, vier Klappliegen und ein großer Klapptisch nebst Stühlen. Dann schließen sich der Raum für den Hilfszugleiter und drei Umkleideräume mit je sechs Doppelspinden an. In den Umkleideräumen kann über der Dampfheizung und einer Auffangwanne nasse Arbeitskleidung getrocknet werden. Zuletzt folgt der Waschraum mit drei Handwaschbecken.

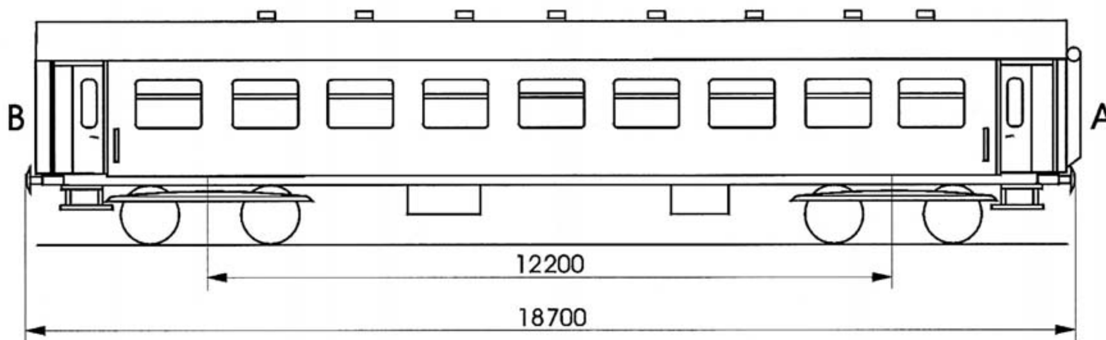
Die Stromversorgungsanlage besteht aus einem Drehstromgenerator und zwei Batterien mit je 390 Amperestunden (Ah). Diese beliefert übrigens auch den Geräte- und den Energieversorgungswagen mit 24 Volt Gleichstrom.

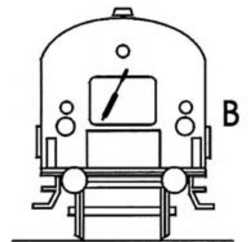
Die Wendezugsteuerung ist von vereinfachter Bauart: Die Verständigung mit dem Triebfahrzeugführer erfolgt mittels Klingelanlage über eine 34-polige Steuerleitung. ➔

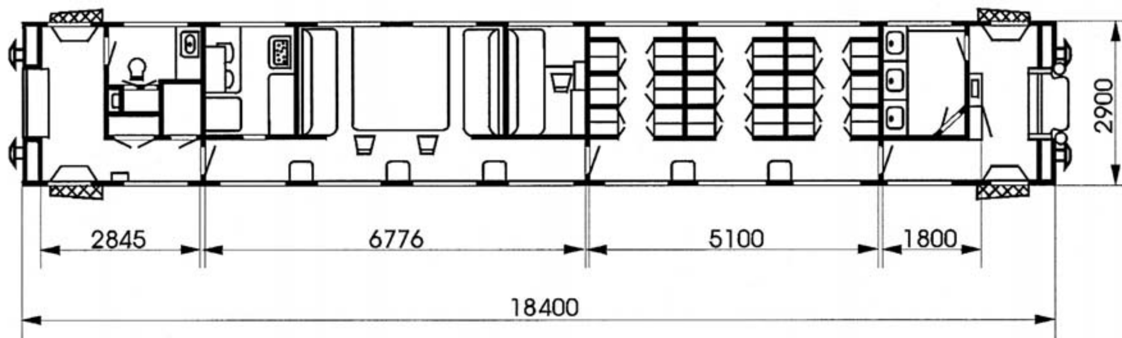


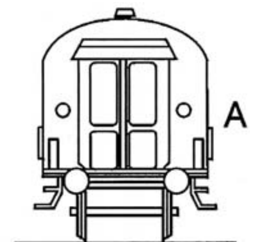
Foto: R. Heinrich

Der Mannschaftswagen (DR-Bezeichnung: Aufenthaltswagen) des Zwickauer Hilfszuges im März 2004 im Ex-Bw-Gelände.









Zeichnungen (3): Thomas Dießner/DIE-Archiv



Foto: Emersleben

Blick in den Gerätewagen: In der Mitte erkennt man ein Hilfsdrehgestell der Bauart Robel (gelb) und davor ein „Woroschilowgrad".

Die Geräte- und Energieversorgungswagen entstanden 1978/79 auf Basis der zweiachsigen gedeckten Güterwagen Gbs. Der Gerätewagen erhielt Seitenwandtüren mit Fenstern und an beiden Stirnseiten Übergangstüren sowie Gummiwulstabdeckungen. Er beherbergt die Gerätschaften, die bei Unfällen notwendig sein können. Dazu gehören hydraulische Heber, Rollböcke (Hilfsdrehgestelle), Winden sowie im Türbereich ein Brückenkran, der nach beiden Seiten bis zu 875 Millimeter, ausgefahren werden kann. In Regalen an den Seitenwänden befinden sich weitere Ausrüstungsgegenstände. Ein Schaltschrank sowie ein kleiner Abstellraum (am Handbremsende) vervollständigen den Innenraum.

Am Wagenboden befinden sich unter anderen weitere Gerätekästen, Zugseile sowie Halteeinrichtungen zur Befestigung der Aufgleisbrücken.

Auch der Energieversorgungswagen, mit dem der dreiteilige Hilfszug komplett ist, entstammt der Gbs-Güterwagenserie. Dieser hat ebenso wie der Gerätewagen verglaste Seitenwandtüren und dazu am Handbremsende die zweite Wendezugeinrichtung des Zuges. Im Maschinenraum am Handbremsende befindet sich ein Dieselaggregat nebst Generator mit einer Leistung von 20 Kilovoltampere. Im Bereich dieses Aggregates sind auch die Lüfterjalousien angeordnet. Auch weitere Ausrüstungsgegenstände wie Kabeltrommeln, Gasflaschen und eine tragbare Treppe finden im Energieversorgungswagen ihren Platz.

Manche Einrichtung der Hilfszüge wurde nach modernen Grundsätzen erneuert oder ergänzt. So sind beispielsweise neben den Hilfsdrehgestellen der DR (Bauart Woroschilowgrad) auch solche der DB (Bauart Robel) mit an Bord. *hb*



Traditionsbetrieb

Hessische Landesbahn (Hrsg.): 50 Jahre Hessische Landesbahn, Arbeitsgemeinschaft Drehscheibe e. V., Köln 2007. ISBN 978-3-929082-26-5, 144 Seiten, etwa 240 Abbildungen; Preis: 24,80 Euro.

■ Seit mehr als fünf Jahrzehnten prägen die Unternehmen der Landesbahn den privaten Schienenverkehr Hessens. Zu den Stammbahnen gehören etwa die Butzbach-Licher oder die Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn AG. Viele Jahre war die Hessische Landesbahn nur eine Holding für mehr oder weniger schwächelnde Nebenbahnen. Das hat sich aber seit den 1990er-Jahren geändert. Mit den jüngsten Unternehmen wie „vectus" und „cantus", nimmt man teil am modernen Nahverkehrsmarkt. Das Buch belegt ausführlich die Geschichte der HLB mit vielen Fakten, Zahlen und vor allem sehr interessanten und qualitativ hochwertigen Skizzen und Aufnahmen. *al*

● ***Fazit: Lesenswerter Rückblick***

Revier-Bilderbuch



Wolf-Dietmar Loos u.a.: Kohle, Stahl und Eierköpfe. Die Bundesbahn im Ruhrgebiet der Siebzigerjahre. DGEG-Medien, Hövelhof 2008. ISBN 978-3-9371189-36-9, 108 S., 119 Abb.; Preis: 24,80 Euro.

■ Keine Frage, herrliche Farbbilder wurden hier von Wolf-Dietmar Loos und seinen Co-Autoren zusammengetragen, die das Ruhrgebiet der 70er-Jahre höchst stimmungsvoll portraitieren. Schade eigentlich, dass die in der Regel durchaus informativen Bildzeilen und der Einleitungstext Wolfgang Klees diesem emotionalen Faktor so gar nicht gerecht werden. Außerdem ist man zwar von der Bundesbahn einiges gewöhnt, aber die Erste-Klasse-Wagen von TEE und Intercity in der „bekannten türkis-roten Lackierung" sind am Rezensenten völlig unbemerkt vorbeigefahren. Und nicht nur Straßenbahn-Fans werden im Kapitel „Quer über die Straße" einen Tram-Auftritt vermissen. *hc*

● ***Fazit: Die Bilder reißen´s raus***

Fenster im Zug

Tobias Döpfner: Der Bahnreise-Führer. Deutschland aus der Fahrgastperspektive. Moewig-Verlag, Edel Entertainement, Hamburg 2008. ISBN 978-3-86803-260-4, 252 Seiten, 410 Farbabbildungen; Preis: 9,95 Euro.



■ Reiseführer gibt es seit der Antike und mittlerweile in schier unüberschaubarer Zahl. Da muss man sich schon etwas einfallen lassen, wenn man sich aus der Masse hervorheben will. Das ist Autor Tobias Döpfner zweifellos gelungen. In Zusammenarbeit mit der DB AG entstand ein handliches Büchlein, das zumindest alle von der DB bedienten deutschen Fernverkehrsstrecken und die beiderseitigen Sehenswürdigkeiten in Wort und Bild vorstellt. Eine hübsche Idee ist es, Landschaft und Bauten als Blick aus dem Zugfenster zu inszenieren. Freilich sollte man bei künftigen Auflagen der Druckqualität der Abbildungen vermehrte Aufmerksamkeit widmen. Sonst wirken diese allzu authentisch, nämlich getrübten Blickes gesichtet! *hc*

● ***Fazit: Moderner Bahn-Cicerone***

Einstiegs-Hilfe

Ulrich Lieb: Modellbahn und PC. Transpress, Stuttgart 2007. ISBN 978-3-613-71327-3, 160 S., 128 Farbabbildungen; Preis: 19,95 Euro.

■ Der Autor zeigt, dass der Computer in vielen Bereichen des Hobbys hilfreich sein kann. Das gilt für die Anlagenplanung, die exemplarisch an einem Programm erläutert wird, und für die Steuerung. Da die Handbücher der jeweiligen Programme selbst oft mehrere 100 Seiten umfassen, ist klar, dass das Buch nur Grundlagen vermitteln kann. Weitere Kapitel sind der Katalogisierung der eigenen Modelle, Simulationsprogrammen und dem Internet als Informations- und Handelsplattform gewidmet. Der Autor erklärt wichtige Begriffe wie Bit und Byte, Netzwerk, DVD, USB-Stick oder File, was das sprachlich einfach gehaltene Buch auch für Computer-Einsteiger interessant macht. Die Vielzahl von Screen-shots (Bildschirmansichten) illustriert die Vorgehensweise. *yo*

● ***Fazit: Anschaulich vermittelte Grundlagen***





Außerdem erschienen

Mehr als ein Hauch von Luxus

Konrad Koschinski: 125 Jahre Orient-Express. EJ-Sonderausgabe 2/2008. VG Bahn, Fürstenfeldbruck 2008. ISBN 978-3-89610-193-8, 88 Seiten, 99 Sw-, 58 Farbabb.; Preis: Euro 12,50.

Nicht erst seit der Verfilmung von Agatha Christies weltberühmtem Krimi hat dieser Luxuszug seinen ganz besonderen Ruf. Auf die Spuren von Zar, Königen, Magnaten, Abenteurern, Spionen und Maitressen setzte sich der Autor mit Gespür für Atmosphäre.

• **Mit Darstellung der unterschiedlichen Fahrzeugeinsätze**

Triebfahrzeugsammlungs-Album

Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (Hrsgb.): Lokomotiven und Triebwagen der DGEG. DGEG-Medien, Hövelhof 2008. ISBN 978-3-937189-30-7, 128 Seiten, 100 Sw-, 17 Farbabbildungen; Preis: Euro 9,80.

Das Taschenbuch listet in knappen Texten und Bildern rund 60 Fahrzeuge und damit die Loktechnik-Entwicklung auf.

• **Knapper Überblick über die Bestände der drei DGEG-Museen**

Teil 1 Kartonmodellbau kann mit Kunststoffbausätzen konkurrieren. Das „Ma Ka Mo"-Heizhaus „Jöhstadt" wird mit diversen Materialien kombiniert und aufgewertet.

LAGE UM LAGE

Über 20 DIN-A4-Bögen umfasst der 1:87-Bausatz „Lokschuppen Jöhstadt" von „Ma Ka Mo" (Magdeburger Kartonmodell). Konstrukteur Walfried Fehse taucht tief ein in die faszinierende Welt der Superdetails, die er ausnahmslos aus Karton nachbildet. Doch den Modellbauer zeichnet aus, solche Konstruktionen nicht unbedingt 1:1 zu übernehmen, sondern nach eigenem Gusto zu verändern und zweckmäßig weiterzuentwickeln. So soll hier eine Möglichkeit gezeigt werden, auch dem im Kartonbau weniger Geübten zu einem ansprechenden Resultat zu verhelfen.

Entlang eines Stahllineals werden zunächst sämtliche Wandteile ausgeschnitten und die Fensteröffnungen ausgespart, dann mit lösungsmittelhaltigem Haushaltklebstoff auf rund einen Millimeter starken Karton geklebt. Geübten Bastlern gelingt das Ausschneiden ohne Lineal, stattdessen allein mit exakt und behutsam entlang der Kante des aufgeklebten Teils geführtem Cuttermesser, was besonders akkurate Ergebnisse ermöglicht.

Anstelle der Karton-Fachwerkbalken aus dem Bausatz verwendeten wir Eichenholzfurnier, das mit einer Papierschneidemaschine in saubere Streifen geschnitten wird. Dies sieht nach Ansicht des Autors nicht nur besser aus, sondern geht auch schneller. Geklebt wird mit dem guten alten Uhu.

Spätestens jetzt wird klar, dass die Farben der Bastelbögen etwas kräftig geraten sind und daher nach Patinierung verlangen. Pigmentfarben eignen sich auch auf Papier, um grelle Töne zu brechen, und sie lassen sich notfalls auch wieder bis auf wenige Reste abwischen. Entspricht das Ergebnis schließlich der persönlichen Vorstellung, wird alles mit mattem Spraydosenklarlack übernebelt und fixiert.


1 Beginn der Ausschneidearbeiten: Die Fassadenteile sind noch ohne Kartonverstärkung.



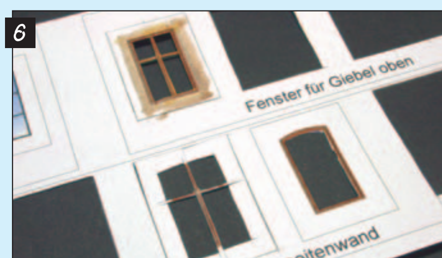
2 Wie viel realistischer wirkt gleich alles durch die aufgesetzten Furnierholzstreifen!


3 Während „Ma Ka Mo" Schleifen auf Gehrung empfiehlt, lösen wir die Eckverbindung so.

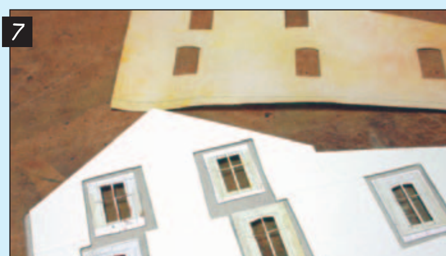

4 Alterung ist Ehrensache. Bei Karton kommen sinnvoll nur trockene Pigmente in Frage.



5 Hier wird deutlich: Die Auhagen-Fenster passen verblüffend genau zum Kartonbausatz!



6 Bau der Karton-Fenster: Das obere ist bereits fertig, die weißen Schnittkanten sind bemalt.


7 Fenstereinsätze brauchen Platz, deshalb die Aussparungen; hinten die Innenwand-Lage.


8 So werden die Scharniere in die Schuppentore eingebaut. Die Bretterfugen wurden geritzt.


9 Ähnlich einem Fertigteilhaus wird unser Lokschuppen erst am Aufstellungsort montiert.

Vertrauter Anblick: Das Heizhaus „Jöhstadt“ auf „Ma Ka Mo“-Basis in 1:87.

Wahre Zeitfresser beim „Ma Ka Mo“- Kartonmodellbau sind die Fenster, die aus Rahmen, Fensterkreuz und Scheibe zusammengesetzt werden. Auch die Laibungen der Fensteröffnungen müssen (wie sämtliche Kanten) mit Farbe oder entsprechenden Ziegel-Bändern aus dem Bausatz bedacht werden. Etwaige Unsauberkeiten schleift man zuvor ab.

An den Außenwänden darf man die Simse unter den Fenstern nicht vergessen, die in unserem Fall aus Graupappe oder Tonkarton entstanden.

Da der Lokschuppen auch innen ansehnlich werden soll, füttert man die Wände soweit mit weiteren Papplagen auf, bis die Innenwände ordentlich an Volumen gewinnen und die Fenster einfassen. Gegebenenfalls muss man hier für Überlappungen der mit glasklarem Uhu-Kraft-Kleber elastisch befestigten Modellscheiben die eine oder andere Lage aussparen. Die großen Seitenfenster des Lokschuppens stammen von Auhagen und passen fast auf den Zehntelmillimeter genau. Allein das Gefühl der nun gewichtigen und stabilen fertigen Fassadenteile in den Händen entschädigt für die Mühen und lässt sogar das sensible Ausgangsmaterial vergessen!

Mit nur einer dünnen Papplage müssen die Schuppentore auskommen, um nicht allzu voluminös zu wirken. Eingeritzte Nute nehmen unter Verwendung von Sekundenkleber die späteren Scharniere auf, die in unserem Fall aus 0,35 Millimeter starkem Blumendraht entstanden. Aus demselben Material gezwirbelte winzige Ösen werden ebenfalls mit Sekundenkleber in Bohrungen in der Schuppenwand neben den Türöffnungen befestigt. Hierbei muss extrem genau gearbeitet werden.

Aus Hemdkragenplastik entstehen die Türfenster der Lokomotivstände 1 und 2. Es empfiehlt sich, sämtliche Pappkanten stabilisierend mit Sekundenkleber zu tränken, um ein Ausfransen zu vermeiden.

Im folgenden zweiten Teil geht es um den Bau der abnehmbaren Dächer, der Gleis- und Arbeitsgruben sowie um die Gestaltung des Umfeldes.

Michael Robert Gauß



Sinnvolle Materialkombinationen zeigt auch die Heizhaus-Rückseite.

Fotos (11): M.R. Gauß

Material- und Werkzeugliste

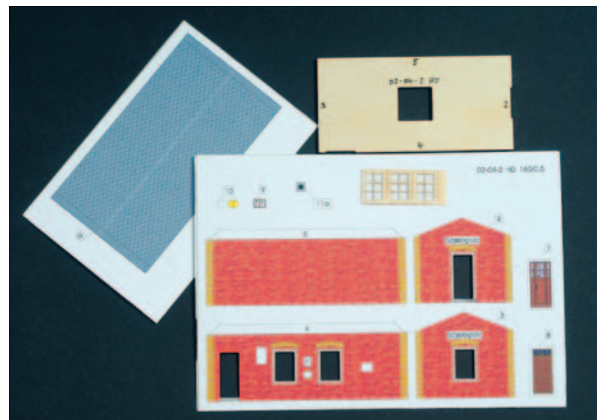
- **„Ma Ka Mo“-Bausatz Nr. 1 09 87**
- **Auhagen-Fenster aus Bausatz Nr. 11 400 oder 11 403**
- **Hemdkragenplastik**
- **Eichenholzfurnier**
- **Pappe 1 mm**
- **Tonkarton**
- **Blumenwickeldraht 0,35 mm**
- **Satz Pigmentfarben (Patinierung)**
- **Satz Acryl-Mattfarben (Kanten-Bemalung)**
- **Uhu-Alleskleber (lösungsmittelhaltig)**
- **Uhu-Kraft-Kleber**
- **Sekundenkleber**
- **Stahllineal**
- **Cuttermesser**
- **Papierschneidemaschine**
- **Pinzette, Flachzange, Seitenschneider**
- **Feines Schleifpapier, Nagelfeile**
- **Diverse Pinsel**

Das Empfangsgebäude in Schmalzgrube an der Pressnitztalbahn nahm sich die Modellmanufaktur Beckert zum Vorbild für ein Karton-Modell. Das sächsischen Standard-Typen entsprechende Bauwerk könnte auch an Normalspur-Strecken stehen.

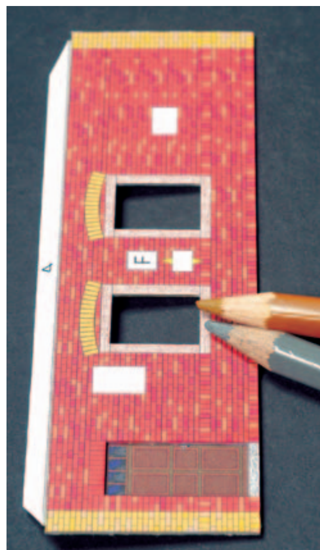
Der Zusammenbau ist einfach, da Fenster- und Türöffnungen bereits ausgeschnitten und die Echtholz-Fensterrahmen bereits mit Fensterfolie beklebt sind. Die Laibungen sollte man mit Buntstiften oder Acryl-Farbe lackieren. Die gedruckte Fassade ist perfekt auf den 0,8 mm starken Trägerkarton aufgezogen, der sich mit einem Cutter-Messer sehr gut schneiden lässt. Das Dach kann man mit einer Nadelfeile zu den Kanten hin dünner feilen und die anhaftenden Papierfetzen mit Malervlies oder Stahlwolle entfernen. Statt die beiliegenden Holzimitationen an der Dachunterseite zu montieren, wurde im vorliegenden Fall der Bereich in Ocker (Vallejo Model Air Nr. 033, www.modellbaufarben.de) lackiert. Um die zu falzenden Teile besser knicken zu können, sollte man sie vorher an der späteren Außenseite mit dem Cutter-Messer leicht einritzen.

Ergebnis ist ein tolles Modell, das mit 9,35 Euro (plus 2,20 Euro Versandkosten) einen günstigen Preis hat. Info: Modellmanufaktur Beckert, Tel. (03733)679128, www.modell-manufaktur-beckert.de.

Jochen Frickel



Übersichtlich: Drei Kartonbögen (zwei davon im Bild) und die Grundplatte aus Sperrholz.



Die Laibungen der Fenster und Türen sollte man farblich den Rahmen anpassen.



Ritzen der Schindelkanten und die Lackierung mit verdünnter Farbe erhöhen die Plastizität.

Cut & go

Mit geringem Aufwand lassen sich die hochwertigen Karton-Bausätze der Modellmanufaktur Beckert montieren.



Das hübsche Gebäude bildet eine stilvolle Umgebung für Model-Locos Pressnitztalbahn-Lok 99 1606 und den Technomodell-Personenwagen.

Fotos: Frickel

AUS DER IDEENKISTE

Haarlack als Klarlack

■ Haarlack schützt Karton-Modelle vor dem Vergilben. Wenn man Karton-Bausätze montiert hat, lohnt es sich, diese mit einer dünnen Schicht Haarlack (sehr gute Erfahrungen liegen mit der Eigenmarke aus der DM-Drogerie vor) zu überziehen. Vor dem Gebrauch am Modell sollte man aber nicht mehr benötigte Bausatzteile einsprühen, um festzustellen, bei welcher Menge der Karton beginnt, sich zu verziehen. Während der typische Geruch nach wenigen Tagen verflogen ist, bleibt die Farbigkeit des Kartons auf Jahre hinaus erhalten. Als angenehmer Nebeneffekt wirkt das Haarspray leicht mattierend.

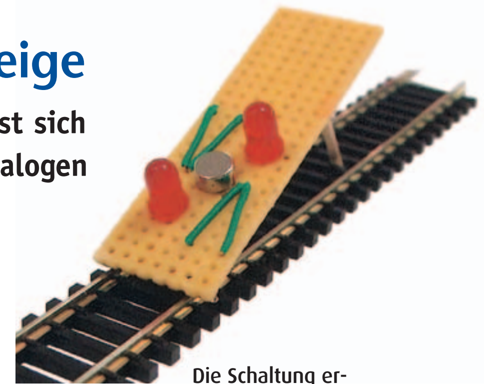
Ekkehard Kruse

Fahrspannungsanzeige

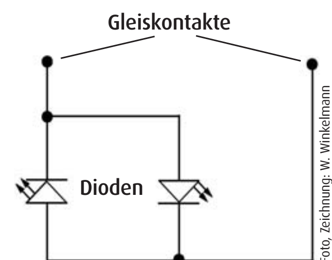
Mit einer kleinen Schaltung lässt sich einfach die Polarität auf der analogen Anlage feststellen.

■ Mit der Fahrspannungsanzeige lassen sich beispielsweise Gleisbesetztmelder und Reedkontakte prüfen. Die für Gleichstrombahnen entwickelte Schaltung zeigt bei Wechselstrombahnen nicht die Fahrtrichtung an. Wer seine Anlage zum bequemen Arbeiten senkrecht stellt, wird die Anzeige zu schätzen wissen, da er zur Prüfung der Schaltungen ja keine Loks auf die Gleise setzen kann. Auch Kabel sind zur Prüfung nicht nötig. Die Schaltung besteht aus einem 20 x 60 mm großen Leiterplattenstück und zwei LED 5 mm/12 V L-53/D-rot (Conrad-Art.-Nr. 182451), die, wie in der Skizze gezeigt, antiparallel geschaltet werden, damit sie die Fahrtrichtung anzeigen. Die in V-Form gebogenen grünen Drahtstücke zeigen die den LED zugeordnete Richtung an. Der kleine Rundmagnet dient zum Prüfen von Reed-Kontakten und wird einfach mit Sekundenkleber befestigt. An einer Stirnseite der Leiterplatte lötet man zwei Kupferdrähte zur Stromabnahme an.

Wilfried Winkelmann



Die Schaltung erleichtert Prüfungen an Gleisanlagen.



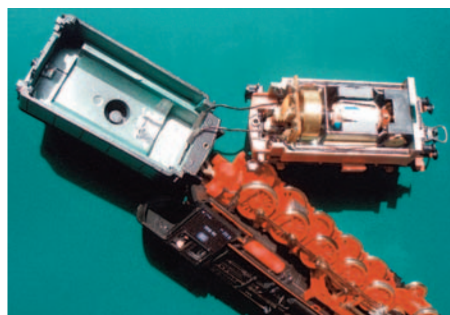
Foto, Zeichnung: W. Winkelmann

Schwungvoller Lauf

Alte Motoren werden durch moderne ersetzt.

■ Ein Kandidat für den Umbau ist die gestalterisch noch immer ansprechende 58 von Roco. Nach Abschrauben des Gehäuses nimmt man den Motor ab und lötet die Anschlussplatine ab. Ein Roco-Motor (Art.-Nr. 85063) mit einer Schwungmasse wartet auf den Einsatz. Die zum hinteren Tenderende zeigende Schnecke wird mittels Trennscheibe entfernt. Dann wird die verbleibende Schnecke des Motors auf das Schneckenrad gesetzt, um die Unterfütterung des Motorgehäuses und den Materialabtrag am Chassis festzulegen. Mit einem zwischen Schnecke und Schneckenrad gelegten dreilagigen Toilettenpapierstreifen kontrolliert man den Abstand (nach Andrücken des Motors muss der Streifen gerade noch herauszuziehen sein). Damit die Schwungmasse frei drehen kann, ist im Chassis und am Getriebegehäuse wenig Material abzufräsen. Die Ausfräsung an der Tenderrückseite sollte etwas verbreitert werden, damit das Motorlager mit leichtem Spiel hineinpasst. Dann lötet man die Anschlusslitzen an die Kohlebürstenhalter und klebt zwei Streichholzstückchen mit UHU-Blitzgel bündig an die Längsseiten des Tenderchassis. Der Motor wird ebenfalls mit Blitzgel an die Holzstückchen geklebt. Die Anschlussplatte passt am besten über die Schnecke, wenn sie unten einen entsprechenden Spalt erhält und oben etwas ausgeschnitten wird. Die beiden Kontaktfedern zum alten Motor entfernt man. Anschließend wird die Anschlussplatte mit Blitzgel angeklebt. Mit Isolierband fixiert man die beiden Anschlusskabel am Motorkörper. Mit dem Fräser wird am Tender-Oberteil so viel Material weggenommen, bis die Schwungscheibe keinen Kontakt mehr hat. Anschließend baut man den Tender wieder zusammen und freut sich an der nun schwungvollen Fahrt.

Hermann Clauss



Der Umbau-Aufwand bei Rocos 58 ist gering.



Papp- (li. u. re.) und Gummistreifen dämmen die Geräusche.

Fotos (2): H. Clauss

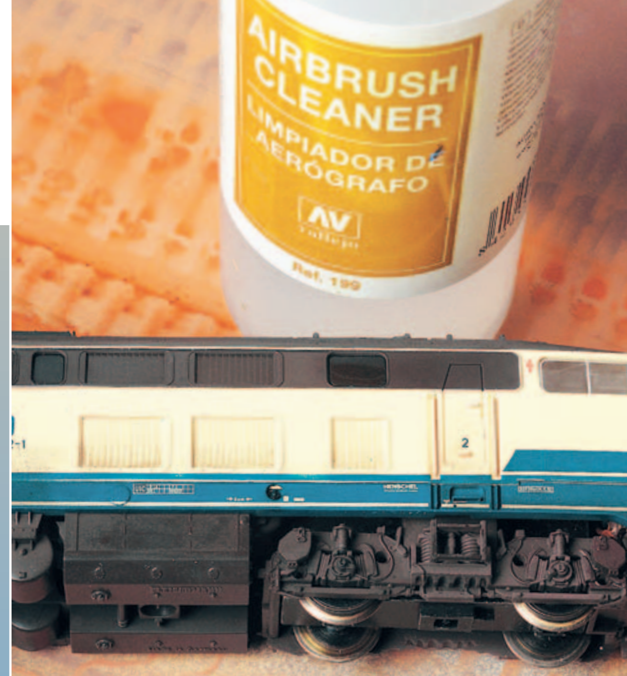
Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau?
Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Bankverbindung und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de



Der Airbrusher hat offensichtliche Sprenkel auf die Lok gehustet.



Der Airbrush-Cleaner nimmt zwar die durchgetrocknete Farbe weg, Teile der Lackierung allerdings auch.

„Jetzt sehen die Güterwagen endlich aus, als ob darin etwas transportiert würde“, sagt der Zugbegleiter, „der Box Car von der Bangor & Aroostook passt aber irgendwie nicht zu unserer Lok.“

Wenn die Pistole hustet, kriegt der Airbrusher einen dicken Hals. Wir verraten, wie Fehler beim Spritzen entstehen und wie man sie vermeidet oder beseitigt.

Luft-Pinsel

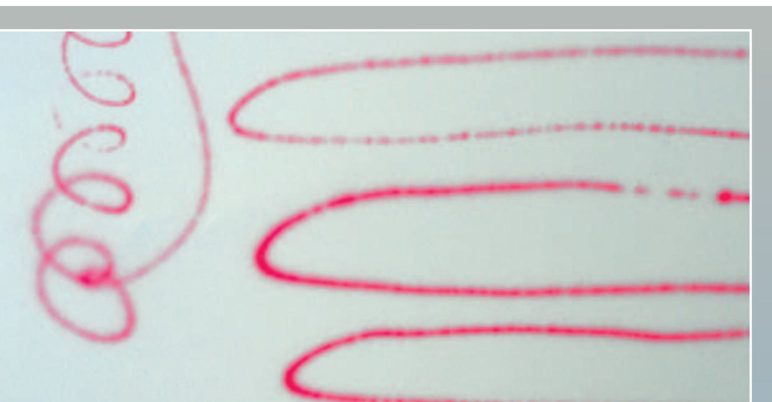
Teil 2

Der Gebrauch einer Airbrush-Anlage ist an sich kein Hexenwerk, wie die erste Folge unseres Airbrush-Workshops gezeigt hat. Und doch stellen auch erfahrene Modellbauer immer wieder fest, dass es allerlei Möglichkeiten gibt, das Produkt zu verpfuschen.

Selbst an technisch einwandfreien Lackierungen ist die Freude begrenzt, wenn die eigentlich verkehrsroten Waggons nach der Alterung irgendwie schweinchenrosa schimmern, weil der verwendete graue Lack Blauanteile enthält. Wohl dem, der Farbe auf Wasserbasis verwendet. Diese lässt sich kurz nach dem Aufspritzen mit einem mit Wasser getränkten Lappen recht einfach wieder abnehmen. Oder man trägt das Modell zu Bade und schrubbt mit einem Borstenpinsel und etwas verdünntem Reiniger die gerade aufgetragene Farbe wieder vorsichtig ab. Wenn in Nischen doch Farbe zurückbleibt, das nicht schlimm ist, da man ja eine neue Schicht auftragen wird. Zuvor sollte das nasse Werkstück aber trocknen. Dafür kann man sich einen Fön zu Hilfe holen. Dieser sollte allerdings keine große Hitze entwickeln, damit das Modell nicht nur trocknet, sondern auch in Form bleibt. Das trockene Modell steht dann bereit zum nächsten Farbversuch Bei dickeren oder älteren Acrylfarb-Schichten →



Fotos (3): Frickel



Farbe, Luftdruck und -menge stimmen; die billige Pistole produziert aber Aussetzer.



Zu großer Druck treibt die Farbe an den Rändern weg. Den Sprühnebel an den Rändern nennt man Overbrush.



Bei zu geringem Druck zaubert die Pistole Sprenkel aufs Papier.



So sollte ein gutes Spritzbild aussehen.

Fotos (4): H. Wagner

nimmt speziell auf die Farben abgestimmter Airbrush-Cleaner die Farbe wieder weg. Bei manchem Modell leidet allerdings die Ursprungs-Lackierung, weshalb man Fehler tunlichst vor dem Durchtrocknen rückgängig machen sollte.

Wer mehrere Versuche benötigt, wird die feine Pigmentierung der Farbe zu schätzen wissen, die dünne Schichten ermöglicht und Details nicht zuschmiert. Grundsätzlich ist es von Vorteil, wenn man nach Vorbild-Fotos arbeitet und mit dem bearbeiteten Modell nach jedem Arbeitsgang die Anlage aufsucht, um die Wirkung der Farbe zu überprüfen, da unterschiedliche Lampentypen Lackierungen unterschiedlich wirken lassen.

Andere Fehler, die man machen kann, sind eher falschem Umgang mit der Technik oder Sparen am falschen Platz geschuldet. Um die Wirkung von Fehlern zu zeigen, hat die Redaktion ein weiteres Mal den Airbrush-Profi Heinz Wagner (www.modellbaufarben.de) gebeten, zur Pistole zu greifen. Wer an der Pistole spart, muss sich zwar nicht gleich die Kugel geben, wird aber möglicherweise bei der Farbe oder gar bei den Modellen drauflegen. Minderwertige Pistolen weisen beispielsweise weniger präzise gefräste Farbkanäle auf, durch die die Farbe dann nicht unterbrechungsfrei nachläuft, was sich in Aussetzern im Spritzbild ausdrückt. Zu Ausrastern des Airbrushers kann da führen, dass er bei lasierenden Lackierungen solche nicht mehr korrigieren kann.

Nun lässt Heinz Wagner seine optimal eingestellte Pistole einmal husten. Dazu genügt es, wenn der Airbrusher buchstäblich auf dem Schlauch steht, und zu wenig Luft in der Pistole ankommt. Putzige Punkte unterschiedlicher Größe schmücken nun die Oberfläche von Modell und Arbeitsplatz. Ein ähnliches Ergebnis erhält man, wenn die Farbe zu dickflüssig ist, die Luft diese also batzenweise mitnimmt. Zu hoher Druck zerstäubt die Farbe zu Nebel, der sich schon bedingt durch die Luftverwirbelung nur zufällig dort niederschlägt, wo er gebraucht wird. Wer Düsen und Nadeln für eine bestimmte Arbeit falschen Durchmessers (je kleiner Nadel und Düse, umso feiner das Spritzbild) einsetzt, kann unter Umständen ein unbefriedigendes Ergebnis erhalten. Neben einer schlecht gereinigten Pistole können dem Airbrusher noch defekte Dichtungen einen Strich durch die Rechnung machen. Dann finden Druckluft und Farbe neue, nicht mehr nur durch die Düse führende Wege nach draußen, was ebenfalls zu Klecksen führt. Ein Indiz für eine defekte Düsendichtung ist Blubbern im Farbbecher. Die Dichtung an der Düse seiner Gabbert Triplex hat der Autor dieses Beitrages vor einigen Jahren durch monatelanges Dauerbaden im Airbrush-Reiniger zerstört. Nach Ersetzen der Dichtung gab das Spritzbild keinen Anlass mehr zu Kritik.

Farbe sollte die Fließfähigkeit von H-Milch haben

Fehler kann man auch bei der Farbe machen. Wie im Abschnitt über die spuckende Pistole bereits beschrieben, kann die Verwendung zu dicker Farbe Probleme bereiten. Zu dünne Farbe hat weniger Deckkraft, was allerdings gerade bei Betriebsspuren im Bereich von Beschriftungen gewünscht sein kann. Grob pigmentierte Lacke ergeben eine unschöne körnige Oberfläche. Speziell zur Verwendung in Airbrush-Pistolen entwickelte Farben weisen dagegen eine feine Pigmentierung auf, die auch auf Modellen in kleineren Maßstäben eine glatte Oberfläche ermöglicht.

Gerade bei Metall-Modellen oder bei Kunststoff-Oberflächen, auf denen die Decklacke schlecht halten, ist es sinnvoll, vor der Lackierung eine Grundierung aufzusprühen. Das ist auch zu empfehlen, wenn ein dunkler Untergrund mit einer hellen Farbe bedeckt werden soll.

Ideale Voraussetzungen für ein erfolgreiches Arbeiten bietet ein Kompressor, der etwa 20 Liter Luft pro Minute fördert und diese mit einem Druck von 1,5 bis 1,8 Bar der Pistole zuführt. Die Farbe sollte H-Milch-ähnliche Konsistenz haben. Dass sich mit einer hochwertigen Pistole schneller gute Ergebnisse erzielen lassen, wurde bereits eingangs erwähnt.

Übrigens zeigt das Studium am realen Objekt, dass diverse Fehler beim Airbrushen Betriebsspuren am Vorbild beeindruckend stimmig wiedergeben. Also, liebe Hobbykollegen, nicht jeder Fehler im Spritzbild, sieht am Modell auch wie ein solcher aus. *Jochen Frickel*

Modellbahn-ABC



Cutter in den beiden üblichen Größen nebst Ersatzklingen und weiterem Schneidewerkzeug.

Schneiden muss der Modellbauer recht häufig, wofür es diverse Werkzeuge gibt. Vielfältige Anwendungen speziell für Cuttermesser mit Abbruchklinge stellen wir im Folgenden vor.

C wie Cutter

Derartige Allround-Schneidwerkzeuge sind vor allem im Set äußerst preisgünstig in Baumärkten oder Geschäften für Bastelbedarf zu haben und dürfen letztlich in keiner Modellbauwerkstatt fehlen. Der für das ursprüngliche Teppichmesser mittlerweile geläufigere Begriff „Cutter" bedeutet auf Deutsch ja schließlich einfach „Schneider", meint hier jedoch freilich nicht jenen Handwerksberuf des märchenhaften Fliegentöters mit Marmeladenbrot.

Es gibt die Cutter in zwei gängigen Größen, deren Auswahl sich im Modellbau letztlich nach der Stärke des zu schneidenden Materials sowie der jeweils erforderlichen Andruckstärke richtet. Die größere Ausführung zeichnet sich selbstverständlich durch eine höhere Stabilität aus. Jedoch sind sämtliche dieser Cutter einfach praktisch und sollten darum am besten auch gleich in beiden Ausführungen bei Bastelarbeiten immer in greifbarer Nähe liegen.



Dank Cutter und Stahllineal gelingt der Zuschnitt von Depron-Hartschaum perfekt.

Im Zuge der Montage von Kunststoff-Bausätzen trennt man mit ihnen die Teile vom Spritzbaum und entgratet dieselben, wobei auf eine sehr flache Klingenführung bei vorsichtiger, schabender Bewegung zu achten ist. So wird das Risiko einer Beschädigung des zu entgratenden Bauteils minimiert. Auch Karton lässt sich entlang eines (am besten stählernen) Lineals mittels Cutter sauber aus- und abschneiden.

Wo die Spachtelklinge zu grob wäre, leistet die Cutter-Spitze sogar im feuchten Gips beim Gravieren von Mauerstrukturen beste Dienste. Anschließend kann man ein gutes Messer auch sorglos abwaschen, denn hochwertige Klingen sind in aller Regel aus rostfreiem Metall gefertigt. Eine flach über getrocknete Gips-Mauerstrukturen gezogene Cutter-Klinge ohne Kunststoff-Heft entfernt letzte Grate und erzeugt gleichzeitig jene gewünschte behauene Steinstruktur.

Beim Gleisbau mit Flexgleisen ist der zum Kürzen des Schwellenbandes ideale Cutter ebenfalls unverzichtbar. Kleine Holzteile wie Bastelleisten, Streichhölzer oder Zahnstocher kürzt man ohne jegliches Ausfransen respektive Splittern des Materials, wenn man sie unter der Klinge rollend schneidet. Im Landschaftsbau lässt sich Hartschaum oder Styropor mit kurz geführten, sägenden Schneidebewegungen recht sauber verarbeiten.

Stets sollte man während sämtlicher Arbeiten mit den Messern auf die Hände Acht geben, denn die scharfen Klingen können natürlich Verletzungen verursa-

Eine Mauer aus Gips erhält mittels Cutter-klinge den letzten Schliff.





Landschaftsbau mit Cutter und Styropor ist keine Hexerei. Man achte aber stets auf seine Finger!



Zahnstocher unter der Klinge rollend: Ein sauberer Schnitt für die Leitpfosten entsteht.

chen. Deshalb empfiehlt es sich, das Messer möglichst immer vom eigenen Körper weg zu führen!

Cutter mit Abbruchklinge besitzen den Vorteil, über lange Zeit eine scharfe Spitze zu behalten, wenn man sie mittels Flachzange an der stets vordersten Sollbruchstelle kürzt. Zur Vermeidung etwaiger Verletzungen beim Mülltrennen empfiehlt sich ein Einwickeln des Bruchstücks mit etwas Klebeband. Ist die Klinge irgendwann einmal an ihrer letzten Bruchstelle angelangt, braucht man übrigens nicht das gesamte Messer wegzuwerfen: Es gibt verhältnismäßig günstige Ersatzklingen im Set zu kaufen.

Für besonders feine Arbeiten empfiehlt sich über Cuttermesser hinaus auch die Anschaffung eines jener Skalpell-Sortimente, die sich von Zeit zu Zeit sehr preisgünstig unter den Nonfood-Angeboten der großen Supermarktketten finden. Deren extrem scharfe und auch sehr viel spitzere Klingen verschiedener Größenordnungen lassen sich im zugehörigen Griffel jederzeit problemlos tauschen und können – wie alle Messer generell – natürlich auch mittels des zumeist mitgelieferten Schleifsteins bis zu einem bestimmten Abnutzungsgrad immer wieder nachgeschärft werden.

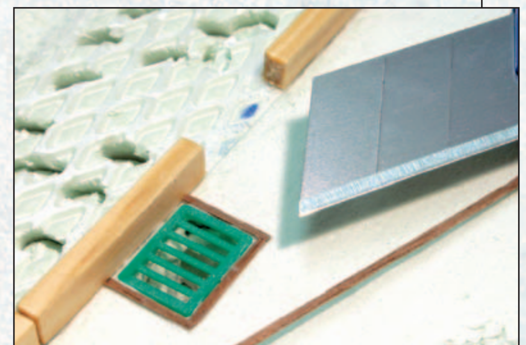
Michael Robert Gauß



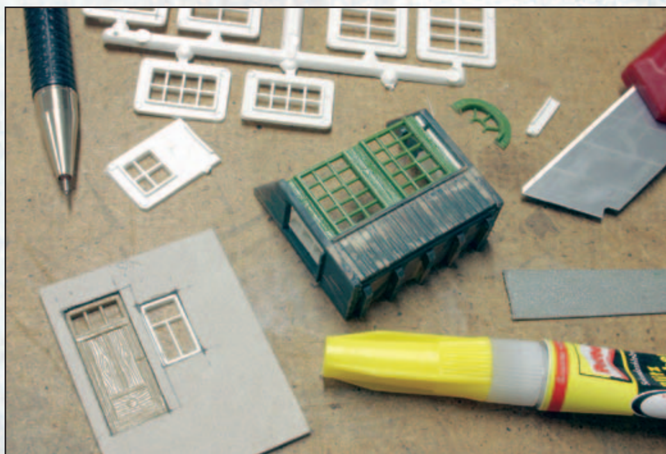
Sauber ausgeschnittene Sprühschablonen werden für ein Gleisbildstellwerk benötigt.



Abtrennen von Bausatzteilen und anschließendes Entgraten: Bestens mit dem Cutter!



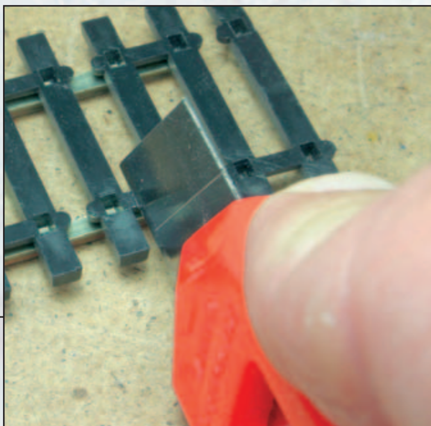
Auch für diverse Kleinbasteleien wie hier Bordsteine und Gullyeinfassungen ist der Cutter einsetzbar.



Kitbashing ist in Mischbauweise mit Karton- und Kunststoffteilen problemlos möglich.

Fotos: M.R.Gauß

Auch das Schwellenband von Flexgleisen kann mittels Cutters getrennt werden.



Kühn fertigt die Silberlinge genannten Nahverkehrswagen der DB in TT.

Pfauenaugen

Pfauen gelten wegen des prächtigen Gefieders als eitle Vögel. Die mit dem Pfauenaugenmuster versehenen DB-Nahverkehrswagen sind dagegen gänzlich uneitel. Ob im D-Zug oder im an jeder Milchkanne haltenden Regional-Express: Die Silberlinge machen immer eine gute Figur. Im verkehrsroten Epoche-V-Farbkleid sind hochwertige Einsätze allerdings nicht mehr drin.

Der Konstrukteur des Modells hat gute Arbeit geleistet. Die Proportionen der sogar mit unterschiedlich starken Hälften nachgebildeten Übersetzfenster stimmen, ebenso die der Schlussleuchten an den Stirnseiten. Die Griffstangen an den Wagenenden sind separat eingesetzt. Der Rahmen-Bereich unter den Türen ist sorgfältig graviert, ebenso die Oberseiten der Tritte. Die viel zu auffälligen Schweißnaht-Karikaturen am Dach trüben die Freude über die toll gravierten Kuckuck-Lüfter etwas. Die Drehgestelle der Bauart Minden-Deutz leicht gehören gestalterisch zu den besten in TT. Da die in Radebene sitzenden Bremsklötze separat eingesetzt sind, lassen sich auch scheibengebremste Vorbilder realisieren. Um eine flackerfreie Innenbeleuchtung (in Vorbereitung) zu gewährleisten, wird der Strom über geteilte Achsen und Metall-Achslager über jedes Rad aufgenommen. Der Rollwiderstand ist gering. Wer



Wegen der guten Rolleigenschaften braucht der Modellbahner keine Angst zu haben, dass die Silberlinge auch Räder schlagen.



So sehen Übersetzfenster an DB-Wagen korrekterweise aus.

Der oberschwäbische Modellbahnhersteller D+R aus Baienfurt ist eine gute Adresse fürs Besondere.

Bike & Rail

AUF EINEN BLICK

PRO *Gute Detaillierung; Inneneinrichtung; maßstäblich; ordentliche Lackierung und Bedruckung*

KONTRA *Achsen laufen etwas schwerfällig*

PREIS *68 Euro (UVP)*

URTEILE ◼ ◼ ◼ ◼

Der Wagen BD 2475 der Rhätischen Bahn (RhB) gehört zu den so genannten EW IV-Wagen, die ab Anfang der 1990er-Jahre bei Schindler-Waggon in Altenrhein gebaut wurden. Die RhB setzt den verkürzten Einzelgänger vorzugsweise auf der Berninastrecke ein.

Das H0m-Modell des Wagens mit zeitgemäßem Fahrradabteil ist jetzt in der aktuellen RhB-Lackierung mit großem Fahrradlogo auf der Schiebetür zum Packraum erhältlich.

Der maßstäbliche Vierachser überzeugt dank gelungenem Formenbau mit zahlreichen Gravuren, freistehenden Details und einer Inneneinrichtung. Ebenso positiv sind die saubere Lackierung und die gestochen scharfe Bedruckung zu vermerken. Das Zurüsten hält sich mit den Brems- und Elektroschläuchen am Wagenende in Grenzen. Für 68 Euro erhält man bei D+R, Schacher Straße 21, 88255 Baienfurt, www.d-r-modellbahn.de einen Solitär.

Stefan Alkofer



Wegen der großen, klaren Panoramafenster sollte der Bernina-Bahner überlegen, ob er nicht Reisende und Fahrräder einsetzt?



eine Anlage mit Halteabschnitten und Blockstrecken betreibt, sollte die Drehgestelle abziehen und einmal die rechten und einmal die linken Kontaktfederblechstreifen so weit zum Wagenboden biegen, dass kein Kontakt mehr mit dem Drehgestell besteht. Dann halten die Garnituren zuverlässig auch in kurzen Abschnitten.

Die verkehrsroten Waggons stellen nur Farbvarianten dar. Die Beibehaltung der Fensterteilung ist nämlich nur für wenige Wagen korrekt. In der Regel weisen Verkehrsrotlinge ebensoviele geschlossene wie zu öffnende Fenster auf. Die Inneneinrichtungen beider Ausführungen haben das Epoche-V-Gestühl zum Vorbild und sind mit Ausnahme der Farbgebung identisch, was man aber erst bei näherem Hinsehen feststellt. Beim Epoche-IV-ABn müsste der Modellbahner die Erste-Klasse-Sitze in einem hellen Grünton anlegen. Wie von den Kühn-Triebfahrzeugen gewohnt, ist die mehrfarbige Beschriftung an den Silberlingen konturenscharf ausgeführt.

Für unverbindlich empfohlene 32,90 Euro erhält man sehr gute Modelle der DB-Standardwagen, denen man anmerkt, dass trotz des Zeitdrucks durch die Konkurrenzprodukte von Tillig die Qualität der Umsetzung im Vordergrund stand. *Jochen Frickel*

AUF EINEN BLICK

PRO *Stimmige Proportionen; scharfe Gravuren; schöne Drehgestelle; Gravur der Übersetzfenster; Achtpunkt-Stromabnahme; ab Werk zugerüstet; geringer Rollwiderstand*

KONTRA *Schweißnähte auf dem Dach; alle Wagen mit Epoche-V-Inneneinrichtung*

PREIS *UVP: 32,90 Euro*

URTEILE



Express-Gefühl im buchstäblichen Sinne: Selbst die nur vierteilige Grundpackung zaubert DB-Flair in Dreischienen-Gleichstrom-Welten.

Ein Herz für Expressianer: Den 602 lässt Thomas Fricke aufs Dreischienengleis fahren.

TE-TEE

Abgemacht ist abgemacht. Auf diese noch vom seinerzeitigen Trix-Verkaufsleiter Christoph Schmantek initiierte Ausführung des Gasturbinen-Triebzugmodells mussten Trix-Express-Fans zwar lange, aber nicht vergeblich warten. Und ohne Frage, das Warten hat sich gelohnt.

Der zweimotorige H0-Triebzug der Baureihe 602, der Gasturbinenvariante des VT 11.5, ist zwar der erste Serien-Umbau der Märklin-Trix-Service-Werkstatt Fricke, aber das Ergebnis kann sich wirklich sehen und vor allem auch fahren lassen!

Die Lauf- und Fahreigenschaften des nicht zuletzt aufgrund seines Gewichtes sicher auf den Trix-Express-Schienen verkehrenden Triebzuges geben keinen Anlass zur Klage. Die Garnitur bewältigt ohne Mühen selbst den R1-Gleisbogen in Steigungen, egal ob auf Papp- oder Neusilbergleisen. Nur auf dem alten Bakelitgleis tut sie sich ein wenig schwer, insbesondere mit den drei Mittelwagen der Ergänzungspackung. Vorbildgerecht wären freilich deren fünf. Einziges echtes Manko, das allerdings der Osnabrücker Service-Fachbetrieb Fricke nicht zu verantworten hat, ist der von Trix für die Serienfahrzeuge verwandte Decoder. Ganz abgesehen davon, dass er zwar für DCC und Trix Systems, nicht aber im Selectrix-Format einsetzbar ist, verhilft er dem Parade-TEE im Analogbetrieb zu einem gewöhnungsbedürftigen Anfahrverhalten. Der Strom fressende Decoder sorgt dafür, dass sich die vierteilige 602-Grundeinheit erst ab 6 Volt in Bewegung

---

Der Transport von Hackschnitzeln gewinnt immer mehr an Bedeutung. Speziell dafür beschaffte die DBAG Ealos-Wagen. Brawa hat das H0-Modell.

Für Gehacktes

Der gute Ruf eilt den Brawa-Wagen ja längst voraus und auch beim neuen Ealos-x 053 wird er erneut bestätigt. Der schlichte, offene Vierachser besticht durch eine fantastische Detaillierung mit vielen zierlichen, freistehenden Details wie etwa Tritten, Griffstangen und Handrädern. Eine weitgehend nachgebildete Bremsanlage unter dem Wagenboden bereichert das Pluspunkte-Konto des Wagens. Schmale Niesky-Drehgestelle im Maßstab 1:87, profilierte Räder mit niedrigeren Spurkränzen fallen ebenso positiv auf wie der akkurat nachgebildete Wageninnenraum. Lackierung und Bedruckung erfreuen das Auge des Betrachters.

Der Preis von rund 30 Euro für das gelungene Modell ist bei der gebotenen Qualität fair.

Rund 200 Ealos-x 053 ließ die DBAG Ende der 1990er-Jahre aus älteren Eals-x 063 der DR umbauen. Erkennbar sind die modifizierten Wagen am leicht konischen Abschluss am oberen Rand. Sie werden häufig in Ganzzügen zum Transport von Holzhackschitzeln genutzt.

Stefan Alkofer

AUF EINEN BLICK

PRO *Sehr gute Detaillierung; nachgebildeter Wagenboden und Laderaum; maßstäblich; exzellente Lackierung und Bedruckung*

KONTRA –

PREIS *29,99 Euro (UVP)*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

Es muss nicht immer gleich ein Ganzzug sein. Auch solo macht der Ealos-x 053 eine gute Figur.







Für Analogbahner und -bahnerinnen der Trix-Express-Gemeinde eher störend: Der Decoder beeinträchtigt das Anfahrverhalten des Zuges.

Fotos: Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO *Gesamteindruck; Metalldruckguss; Detaillierung; Laufruhe; Stromabnahme; Zugkraft*

KONTRA *Decoder (nicht mit Selectrix kompatibel) beeinträchtigt analoges Anfahrverhalten*

PREIS *895 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

setzt. Ein Losbrechmoment-Effekt, den die Leuchtdioden der analog nicht abschaltbaren Innenraumillumination ob ihres Strombedarfs noch verstärken. Schade, denn beim Zurückdrehen des Fahrreglers ist bei knapp vier Volt weniger als Schrittgeschwindigkeit möglich.

Wer analog auf dem Dreischienengleis fährt und sich deshalb im Gegensatz zum Digitalbahner über einen echten Wendezugbetrieb freuen kann, sollte den Decoder durch einen digitalen Schnittstellenstecker ersetzen. Auf Wunsch erledigt das auch Thomas Fricke für weniger Geübte.

Stromaufnahme und Rückführung über die einseitig isolierten Radsätze und Achshülsen sowie Ski- und Löffelschleifer funktionieren zuverlässig.

Alles in allem ein schöner Zug, selbst dessen Getriebe-Geräusch klingt Trix-Express-Begeisterten vertraut in den Ohren! *Karlheinz Haucke*

Fleischmanns neue DCC-Digitalzentrale heißt Profi-Boss und bietet viel Spaß fürs Geld.

Hey, Boss!

Die Profi-Boss getaufte Fleischmann-Digitalzentrale ist unter dem pultartigen Twin-Center positioniert.

Da sich die Kabelverbindungen nicht ohne Verwechslungsgefahr anschließen lassen, ist vor dem Aufbau in jedem Fall das Studium der Anleitung nötig. Ungeschickt ist, dass die Gleisanschlusskabel in der Mitte des zweiteiligen Kabels entspringen, das zum Netzstecker führt. Trotzdem gewährt das 1,4 m lange Kabel ausreichend Bewegungsfreiheit.

Wer den Profi-Boss mit einem Startset erwirbt, möchte nach dem Aufbau der Gleisanlage erst einmal den Zug zum Fahren bringen. Dazu steckt man den Netzstecker ein, worauf die Zentrale die Adresse 3 aufruft, die auch die in einem Startset enthaltene 64 trägt. Allerdings hätte Fleischmann diese Lok eigentlich gleich mit Namen in die Lokliste aufnehmen können. Alle bislang von Fleischmann produzierten DCC-Loks finden sich in der Datenbank (Lok-Taste für etwa 1 s drücken, Drehregler auf- oder abwärts drehen, bis die gewünschte Lok angezeigt wird. Auswahl mit SEL-Taste bestätigen). Loks anderer Hersteller gibt man von Hand ein. Für Neulinge ist die billig wirkende, kleinformatige und nur in Schwarzweiß gedruckte Bedienungsanleitung etwas unübersichtlich.

Ein nettes Detail ist die Möglichkeit, eine bestimmte Startlok zu wählen, die nach jedem Hochfahren des Systems direkt im Zugriff ist. Auf dem ausreichend großen Display erkennt man zehn Anzeigen der

Technik (Auszug)

- DCC-Protokoll
- Adressbereich 1-9999
- Sonderfunktionen: Zunächst F0 bis F20
- Maximale Ausgangsleistung: 1,8 A
- Loco-Net-Buchse
- Updates: PC-Anschluss über Uhlenbrock-Interface
- 2 Datenbanken
- Decoder-Einstellungen über Hauptgleis oder Programmiergleis (Lesen und Schreiben bis CV 1024)

Neue Lok eingeben

Ausgangspunkt Fahrbildschirm. Innerhalb der Menüs werden Einträge durch Drehen am Regler oder durch Drücken der Auf- und Ab-Taste erreicht.

1. Loktaste mindestens 1 s betätigen
2. Adresse der neuen Lok eingeben
3. „Menu"-Taste drücken (SEL)
4. Tasten „C" und anschließend „alt" betätigen (Menü Einstellungen erscheint)
5. Menüpunkt „Lokomotive" auswählen (SEL)
6. Lokname/Adresse anklicken
7. Lokname eingeben und mit OK („Menu"-Taste) bestätigen
8. Menü anwählen (Lok-Taste drücken), Home anwählen (Lok-Taste drücken)
9. Lok-Taste 1 s drücken, neu eingegebene Lok anwählen, mit SEL bestätigen („Menu"-Taste), dann ist die Lok unter dem neuen Namen im Zugriff.

Lokführer-Gefühl auf der Modellbahn bietet das Analog-Fahrpult von Elesdag.

Luxus-Pult

Das Führen eines echten Zuges ist für die meisten Hobby-Eisenbahner ein unerreichbarer Traum. Schön, dass es Fahrregler gibt, die dem Modellbahner das Gefühl geben, einen echten Zug zu bewegen. Analog-Bahnern offeriert Elesdag ein solches Fahrpult.

Die sperrige Artikelbezeichnung MBFS steht für Modellbahn-Führerstand. Nicht zum Lieferumfang gehört ein Transformator, der 12 bis 16 V Wechselspannung liefern sollte. Da die Ausgangsspannung des Fahrpults bei nur 12 V liegt und man mit einem solchen Fahrpult eigentlich nur eine Lok betreibt, reicht der maximale Ausgangsstrom von 1 A aus. Wenn man nun noch den Gleisanschluss mit den beiden Polen der Schraubklemme verbindet, kann die Fahrt starten. Im Ruhezustand weisen die Hebel aller drei Schalter nach unten (Stellung 7 Uhr). Zunächst stellt man den linken Hebel je nach Fahrtrichtung der Lok auf „vor" oder „zurück" und löst die Bremse am rechten Hebel. Den mittleren stellt man auf „Auf" und das Gerät steigert stufenweise die Fahrspannung. Die Zugmasse kann man mit dem Drehregler oben rechts nach Wunsch einstellen. Je stärker die Massensimulation, um so geschmeidiger geschieht das Auf- und Abschalten. Statt am Fahrschalter durch Anwählen der Stellung „Ab" zu bremsen, kann man auch vor einem Bahnhof den Fahrschalter in die „Fahrt"-Stel-



Wie auf einer echten Lok hat der Lokführer jede Menge Armaturen zu bedienen und zu beachten.



Der im Startset enthaltene Profi-Boss bietet alle Funktionen einer modernen Digitalzentrale.

Sonderfunktionen, zu weiteren zehn gelangt man über die „alt"-Taste. Jede Funktion kann ein spezielles Symbol erhalten. Statt des wenig informativen Geschwindigkeitsbalkens hätte sich der Autor größere Richtungspfeile und eine größere Anzeige der Fahrstufe gewünscht. Die im Display in der unteren Reihe aufgeführten Reiter werden durch Druck auf die unter dem Drehregler liegenden Schaltflächen aktiviert. Anfangs gewöhnungsbedürftig, stellt sich die Lösung aber nach kurzer Zeit als geschickt heraus, da diese Tasten mit dem Daumen, der den Drehregler bedient, krampffrei zu erreichen sind. Überhaupt muss man den Konstrukteuren (die Technik stammt übrigens von Uhlenbrock) zu dem Entwurf gratulieren, da der Regler trotz der Funktionsvielfalt gut in der Hand liegt. Allerdings kommt es bei Einhand-Bedienung gelegentlich vor, dass man versehentlich den Drehregler drückt und der im Zugriff befindlichen Lok den Nothalt befiehlt. Alle anderen Loks fahren aber weiter. Wer zweimal hintereinander auf den Drehregler drückt, schaltet die ganze Anlage stromlos.

Natürlich lassen sich auch Magnetartikel schalten. Allerdings gibt es für die Anzeige nur ein Weichensymbol, das auch für Signale und andere Artikel Verwendung finden muss. Während der Schaltvorgänge zeigen die beiden oberen Zeilen des Displays Adresse, Name und Fahrstufe der noch immer regelbaren Lok an. Durch Druck auf die Lok-Taste werden die Magnetartikel aus- und die Funktionen der Lok wieder eingeblendet.

Selbstverständlich kann man auch die Werte, im Fachjargon Konfigurationsvariable (CV) genannt, ändern. Mit dem Profi-Boss liefert Fleischmann eine durchdachte, handliche Zentrale mit zeitgemäßem Funktionsumfang, die über das Loco-Net ins Uhlenbrock-System eingebunden werden kann. Einzeln ist der Profi-Boss (Art.-Nr. 686601) für 149,95 Euro erhältlich. Die Startpackung mit BR 64 und sechs Wagen (Art.-Nr. 639881) kostet unverbindlich empfohlene 299 Euro. *Jochen Frickel*

AUF EINEN BLICK

PRO *Zeitgemäßer Funktionsumfang; übersichtliches Display; liegt gut in der Hand; ins Loco-Net einbindbar; fairer Preis*

KONTRA *Unübersichtliche Bedienungsanleitung; provisorisch wirkende Gleisanschlusskabel*

PREIS *UVP 149 Euro*

URTEILE

---

lung bringen und mit dem Bremshebel den Zug verzögern. Größere Unterschiede zwischen den Bremsstellungen sind allerdings nur bei minimaler Massensimulation auszumachen. Da man nicht wie beim Vorbild eine Fahrstufe voreinstellen kann, werden Rangiermanöver zur Glückssache. Am besten eignet sich eine sehr langsam untersetzte Lok, die über einen breiten Langsamfahrbereich verfügt.

Apropos Simulation: Laut Hersteller kann das Fahrpult eine Signalpfeife und ein Dieselmotorgeräusch simulieren. Ersteres ist ein hoher Summton, letzteres ein Knattern, das an ein flatterndes Relais, aber keineswegs an einen Motor erinnert. Glücklicherweise kann man das Geräusch abschalten.

Profis werden die Sicherheits-Fahrschaltung (Sifa) zuschalten, die wie beim Vorbild 30 Sekunden nach der letzten Betätigung der schwarzen Sifa-Taste zu blinken beginnt. Wenn man dann vergisst, die Taste zu drücken, ertönt ein Warnton und weitere 15 Sekunden später leitet das Fahrpult eine Vollbremsung ein.

Beim Druck auf den in der Serienausführung mit „Sanden" beschrifteten weißen Knopf in der unteren Reihe beschleunigt die Lok ohne die voreingestellte Verzögerung. Wer keine Züge mit 30 Güterwagen auf der Steilrampe anfahren möchte, sollte sich die Funktion sparen. In Zusammenhang mit einer separaten Zusatzelektronik mit Fahrzeug-Positionsmelder kann man die vor oder hinter der Lok liegende (mit elektrischem Antrieb ausgestattete Weiche) stellen. Ein Schmankerl stellt die in den Fahrpulten, deren Modellbezeichnung ein L enthalten, eingebaute Konstant-Zugbeleuchtung dar. Die im Fahrpult erzeugte Spannung ermöglicht dabei das dauerhafte Leuchten von Stirn- und Innenbeleuchtungen. Sobald man die Fahrspannung anlegt, muss die Beleuchtung abgeschaltet werden. Allerdings brummen die Motoren vernehmlich und Glockenankermotoren dürfen gar nicht betrieben werden. Wer Fahrzeuge mit solchen Motoren besitzt, sollte auf die Dauerzugbeleuchtung verzichten.

Elesdag liefert das Fahrpult mit unterschiedlichen Ausstattungspaketen. So kann man sich das Gerät nach eigenen Wünschen zusammenstellen. Die abgebildete Ausführung MBFS 3 DALSG1 verfügt über eine Anzeigekonsole (A), Dauerlichtfunktion (L) und eine Anfahrhilfe (S) und kostet 268 Euro. Ohne Licht- und Anfahrhilfetaste (Bezeichnung dann DAG 1) kostet das Fahrpult 219 Euro, ohne, dass man etwas vermisst. In der Entwicklung befinden sich Fahrregler für Wechselstrom-Fahrzeuge sowie digitale Pulte für DCC- und solche für Motorola-Anlagen.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO *Führerstandsanmutung; solide; Sifa; Weichen schaltbar (Sonderausstattung); viele Ausstattungsvarianten*

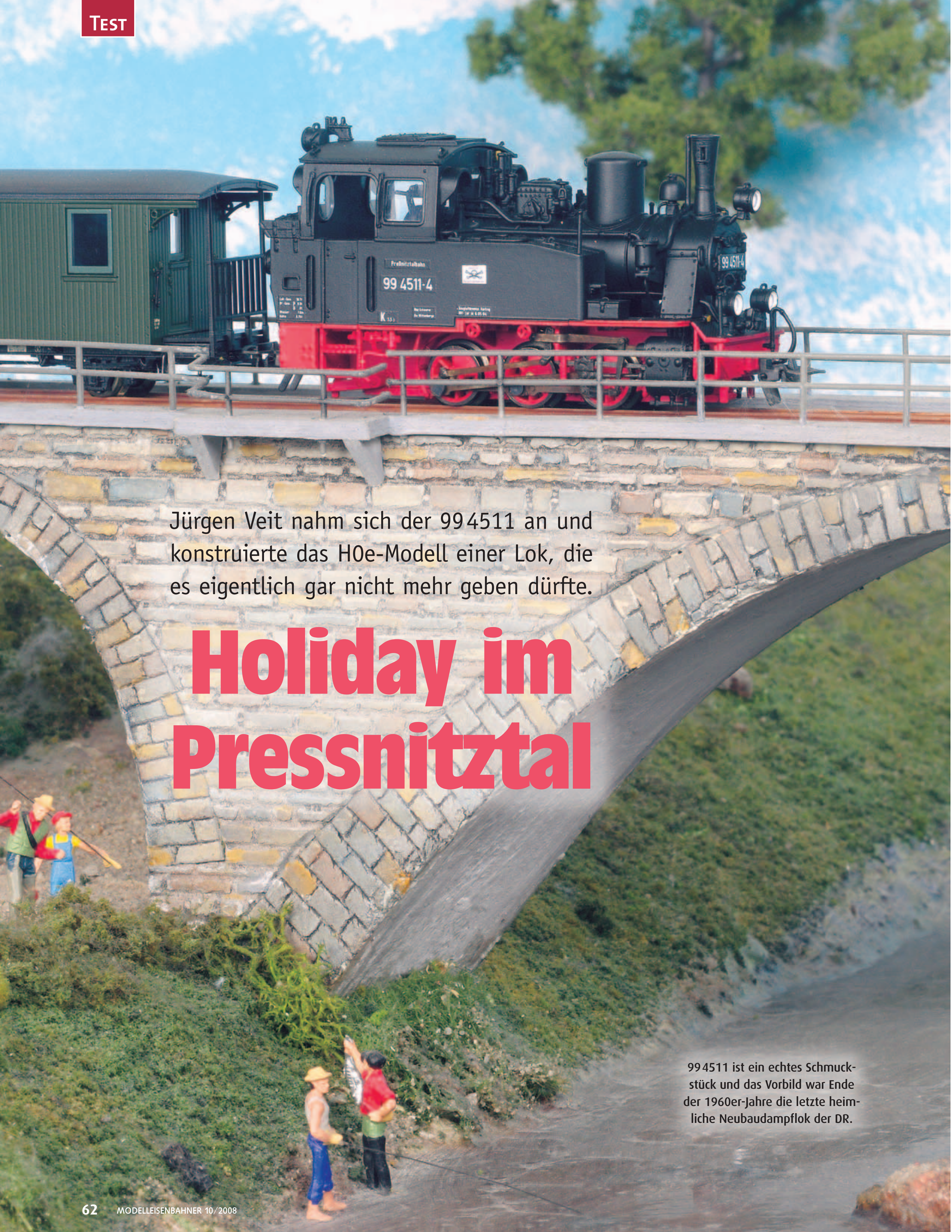
KONTRA *Diesellok-Geräusch; schwierige Rangiermanöver mit schnellen Loks; mit Dauerlicht nicht für Glockenankermotoren geeignet*

PREIS *268 Euro*

URTEILE

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Jürgen Veit nahm sich der 99 4511 an und konstruierte das H0e-Modell einer Lok, die es eigentlich gar nicht mehr geben dürfte.

Holiday im Pressnitztal

99 4511 ist ein echtes Schmuckstück und das Vorbild war Ende der 1960er-Jahre die letzte heimliche Neubaudampflok der DR.

Der Lebenslauf der 99 4511 gehört mit Bestimmtheit zu den kuriosesten unter deutschen Lokomotiven. Die erste Lok unter dieser Bezeichnung wurde 1899 bei Krauss in München gebaut und war eine C 1'-Konstruktion, die auf der Kreisbahn Rathenow – Senzke – Nauen schnaufte. Nach deren Betriebseinstellung (1961) verschlug es die Lok kurz nach Rügen, bevor sie 1965 ins Raw Görlitz kam. Außer den Lokschildern verwendeten die Görlitzer kaum Teile der alten Krauss-Lok. Die generalreparierte 99 4511 war de facto ein Neubau und sah auch nicht mehr bayerisch, sondern preußisch aus. Danach war sie wenige Jahre bei der Prignitzer Kreisbahn (Pollo) im Dienst und wurde später abgestellt. 1977 kaufte sie der Holiday-Park in Hassloch, Rheinland-Pfalz, der ihr so die Verschrottung ersparte. Dort war 99 4511 viele Jahre aufgestellt. 1998 erwarb sie die Preßnitztalbahn und reihte sie 2002 wieder in ihren Bestand betriebsfähiger Loks ein.

Wenn diese kleine Lok nicht ein Modell wert ist! Das dachte sich wohl auch Jürgen Veit, der ausgewiesene Spezialist für anspruchsvolle Handarbeitsmodelle, die er etwa auch für Bemo baut.

Ein wenig Vorsicht sollte man walten lassen, wenn man die Lok der Schachtel entnimmt, doch sie ist nicht so empfindlich wie der Beipackzettel vermuten lässt. Aber Vorsicht ist bekanntlich die Mutter der Kleinserienloks. 99 4511 liegt gut in der Hand, ist filigran, ohne zerbrechlich zu wirken. Die kleine, aber gewichtige Lok bringt rund 130 Gramm auf die Waage bei einer Länge von nur knapp acht Zentimetern.

Eine Augenweide ist 99 4511 auch: Geradezu phänomenal ist die Kesseldetaillierung mit zahlreichen freistehenden Leitungen und Handrädern, aber auch die markanten Lampen, die feingliedrige Steuerung und die Wasserkästen zeigen einen detailverliebten Nachbau. Das Fahrwerk besticht mit einer genau nachgebildeten Bremsanlage sowie mit sauber gebogenen Schienenräumern und Sandfallrohren – bei dieser Lok gibt es keine Ausreißer. Die seidenmatte Lackierung und die gestochen scharfen Anschriften sind ebenfalls makellos. Das vorliegende Modell gibt den aktuellen Zustand bei der Preßnitztalbahn wieder. Die hauchdünnen, absolut transparenten Kunststoffscheiben sind perfekt eingesetzt. Lediglich der Boden im detaillierten Führerhaus mit Reglerhebel und Armaturen liegt ein wenig offen und zeigt bei genauem Hinsehen Teile der Elektronik. Ab Werk ist das Modell mit einer Bemo-Bügelkupplung versehen. Wer eine andere Kupplung verwenden möchte, muss vorsichtig die alte mit einer Zange herausziehen und eine neue einkleben.

Erfreulich ist, dass die mit Faulhabermotor und kleiner Schwungmasse ausgerüstete 99 auch über eine digitale Schnittstelle nach NEM 651 verfügt, allerdings nicht mit Stecker, sondern zum Löten. Die zauberhaften Lampen der Lok, aber das ist bei einem Modell dieser Größe auch in Ordnung so, sind ohne Funktion.

Wie das gelungene Äußere zeigt auch das Fahrverhalten keine Schwächen. Bei 12 Volt erreicht das Modell eine Höchstgeschwindigkeit von 34 km/h und kommt dennoch auf einen Auslauf von immerhin 40 Millimetern. Bei 2,8 Volt setzt sich 99 4511 mit 2 km/h in Bewegung. Nahezu lautlos dreht das Modell aus dem Hause Veit seine gemütlichen Runden über die Anlage.

Freunde der sächsischen Schmalspurbahn, fangt an zu sparen, billig ist die Lok nicht. Aber preiswert! 485 Euro für ein Kleinserien-Handarbeitsmodell aus Metall in dieser Qualität sind völlig in Ordnung. Die Lok gibt es im Fachhandel, Infos bei modellbau-veit@freenet.de. *Stefan Alkofer*

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 34 km/h
- V_{max} Vorbild (25 km/h) bei 9 V
- Auslauf aus V_{max} 40 mm
- Anfahren (2,8 V) 2 km/h
- Zugkraft Ebene: 10 vierachsige Schmalspurwagen
- **Hersteller:** Modellbau Jürgen Veit, Zwönitz
- **Nenngröße, Spur:** H0e, 9 mm
- **Katalog-Nr.:** 71013
- **Andere Ausführungen:** Rügen, Pollo
- **Gehäuse:** Metall
- **Fahrwerk:** Metall
- **Kupplung:** Bügelkupplung
- **Digitale Schnittstelle:** NEM 651
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-Stirnradgetriebe auf alle Achsen
- **Schwungmasse(n):** 1
- **Haftreifen:** –
- **Preis:** UVP 485 Euro



Die Variante der Preßnitztalbahn besitzt ein drittes Spitzenlicht und eine Saugluftbremse.

Ein nettes Detail ist das wegen der Heberleinbremse versetzte dritte Spitzenlicht.





Die Liebe zum Detail ist die Firmenphilosophie. Das hat sich längst unter den Modellbahnern herumgesprochen. Zeit genug gab es: Seit sechs Jahrzehnten ist Familie Braun im Geschäft.

Tradition und Moderne

Man könnte sich auch in eine angesagte Werbeagentur in München oder Berlin verirrt haben: Moderne Möbel, helles Licht, klare Strukturen – ein guter Platz zum Arbeiten. Das hier ist die Brawa-Zentrale im beschaulichen Remshalden vor den Toren Stuttgarts. „Wenn es um die Arbeitsplatzqualität und eine moderne Ausstattung geht, ist mein Vater spendabel", freut sich die Betriebswirtin Katrin Braun, die bei Brawa unter anderem fürs Marketing zuständig ist.

Seit 60 Jahren produziert Familie Braun inzwischen Modellbahnen beziehungsweise handelt mit ihnen. Zur Braun-Gruppe gehören aber noch drei weitere Tochterunternehmen: Braunkabel fertigt in einer großen Halle neben dem Verwaltungsgebäude auf modernen Maschinen Industriekabel aller Art und Hifi-Enthusiasten kennen „inakustik", einen Spezialisten für hochwertige Komponenten, sowie „Eagle-Cable", ebenfalls tätig auf dem Hifi-Markt.

Es begann 1948, als Artur Braun in Waiblingen eine Handelsvertretung für Spiel- und Haushaltswaren aufbaute. Die Stuttgarter Firma Löhmann hatte gerade eine Spur-00-





Heute würde man sagen, die Löhmann-Feldbahnlok von 1947 ist ein H0m-Modell.

Katrin und Günter Braun, zwei von vier Brauns, die den schwäbischen Traditionsbetrieb führen.

Foto: Alkofer



Brawa- und Braunkabel-Verwaltung in Remshalden, seit 1973 Sitz des Familienunternehmens.

Im Jahr 1955 drehte es sich bei Brawa noch hauptsächlich um die O-Busse.



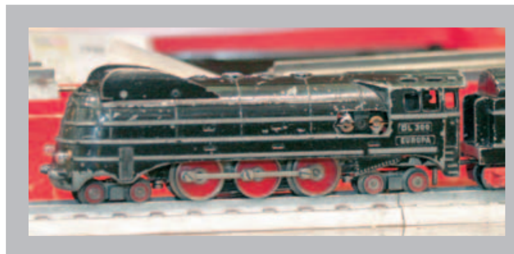
Foto: Tiedtke

Eines der jüngsten Brawa-Highlights ist die bayerische S 2/6, die 2004 auf der Nürnberger Messe vorgestellt wurde.

Fotos (5): Brawa

Wechselstrombahn auf TT-Gleisen entwickelt, die Artur Braun vertrat. Schon 1949 ging Löhmann in Konkurs, aber die Produkte gelangten unter der Marke „Europa Technische Spielwaren" weiter in den Handel. Für die Vermarktung blieb Artur Braun zuständig. Als Europa-Lok erschien etwa eine SK 800-Stromliniendampflok in TT mit passenden Wagen. Auch „Europa" hatte keinen langen Atem. Entscheidend war jedoch, dass der dort beschäftigte Ingenieur Gunther Eheim in dieser Zeit seinen legendären Trolleybus entwickelte. Als die Marke „Europa" verschwand, baute Eheim den O-Bus auf eigene Faust weiter und „mein Vater, der ein sehr guter Verkäufer war, hat den Trolleybus massenhaft verkauft", erzählt Günter Braun, aktuelles Oberhaupt des Unternehmens, der seit rund fünf Jahrzehnten aktiv Brawa-Geschichte schreibt.

Von **Bra**(un)**Wa**(iblingen) war damals noch nicht die Rede. Es folgten Produkte wie die bekannte Seilbahn und der Funkturm. Funktionsmodelle waren Eheims Sache. Er entwickelte in den 1950er-Jahren auch einen kleinen funktionsfähigen Brunnen, der eine spezielle Pumpe mit gekapseltem Motor enthielt und so mit Wasser betrieben werden konnte. Ab Anfang der 1960er-Jahre begann die schrittweise Trennung zwischen Eheim und Braun. Seit 1963 tritt Artur Brauns Unternehmen unter dem Namen Brawa auf und die Produktion eigener Artikel nahm Fahrt auf – Stecker, Kabel, später Lampen und Signale. Gunther Eheim gründete Mitte der 1960er-Jahre eine sehr erfolgreiche Firma für Aquarienzubehör. Basis war das Prinzip seiner H0-Brunnen-Pumpe! Modellbahnzubehör verlor für ihn an Bedeutung und Brawa über- →



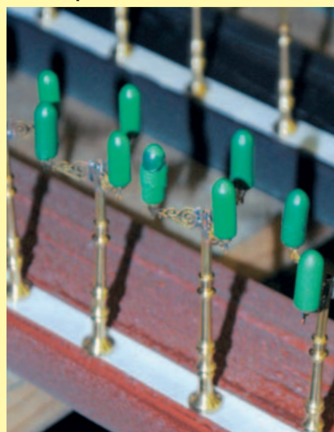
TT und Wechselstrom, das hatte keinen dauerhaften Erfolg, auch wenn die Europa-SK 800 ziemlich schnittig war.



Das Schaustück des Jahres 1957 zeigt alle bedeutenden Produkte: O-Bus, Seilbahn und Funkturm.




Haben wir nicht, gibt's nicht: Für jedes Brawa-Modell gibt es einen eigenen Schrank, in dem seine Ersatzteile lagern.


Den meist grau oder grün lackierten Lampen sieht man ihr hochwertiges Messinginnenleben später nicht mehr an.


Andreas Schiek, technischer Leiter bei Brawa, erläutert die hauseigenen Teststrecken und aufwendigen Prüfverfahren.


Ein kleiner Teil des Kabellagers von Braunkabel. Was hier liegt, ist längst verkauft und geht in fast alle Industriebereiche.


In Remshalden gibt es einen Werkzeugbau für die Zubehörsparte von Brawa, die in Deutschland produziert wird.

Fotos (5): Alkofer

nahm das Eheim-Programm, das danach ebenfalls unter dem Label Brawa vermarktet wurde.

Erstes Brawa-Triebfahrzeug war die Köf II, die 1965 vorgestellt wurde und ursprünglich bei Sommerfeldt konstruiert worden war (siehe MEB 10/2005). Bis 1993 blieb das Angebot an rollendem Material relativ bescheiden und bestand überwiegend aus Bahndienstfahrzeugen. In bester Brawa-Tradition übernahm man 1991 den Deutschland-Vertrieb des US-Herstellers Life-Like. Aus dieser Vertriebs- entwuchs eine Entwicklungspartnerschaft, die 1993 zu Brawas ernsthaftem Einstieg in die Produktion von Triebfahrzeugen und Wagen führte. Premierenfahrzeug war die DR-Diesellokbaureihe 119. Die deutsche Wiedervereinigung leistete ebenfalls Anschubhilfe, denn unter den DR-Fahrzeugen gab es noch manche Modell-Lücke beziehungsweise Bedarf an zeitgemäßen Loks. Bis heute kennzeichnet das Brawa-Programm eine Neigung zur DR: Brawa produziert seit Jahren schon die Ost-V100, die Ludmilla oder den Holzroller. Aber auch historische Fahrzeuge aus Württemberg und bemerkenswerte E-Loks wie die E95 und jüngst die E73 fanden Aufnahme im Brawa-Katalog. Mit der 65.10 der DR wagte man sich in den Dampflokbau und setzte inzwischen mit mancher Konstruktion Maßstäbe, etwa mit der S2/6 oder der G4/5 H. Die Diesellok-Baureihe 216 war das erste Modell mit einem Zinkdruckgussgehäuse und auch moderne Epoche-V-Triebwagen wie der Talent verkaufen sich gut. Eine große Überraschung gelang auf der Nürnberger Spielwarenmesse 2005 mit dem Einstieg ins Gartenbahngeschäft.

Über die USA und China auf dem Weg zur Spitze

Durch Life-Like kam man zum Produktionsstandort China. Die Brawa-Beziehung zum Reich der Mitte ist allerdings eine besondere. Brawa verlagerte nicht aus Kostengründen die Fertigung nach China, sondern baute dort eine neue Produktionslinie auf, die nicht zum Arbeitsplatzabbau in Baden-Württemberg führte, sondern dort neue Stellen schuf: Die gesamte technische Umsetzung eines Modells von der Vorbildrecherche über Entwicklung und Konstruktion bis zur Ersatzteilversorgung findet in Remshalden statt. Nach Ansicht des Firmenchefs sei es nur so



Den Titel des Katalogs 1975/76 zierten noch Lampen und Signale, damals noch die wichtigsten Standbeine.



Die Messeanlage 1953 prägte der O-Bus. Rechts unten steht das Handmuster eines Andreaskreuzes mit Blinklicht.

möglich, viele der Modelle, darunter auch Exoten, so etwa eine AD oder eine 19.10, auf Brawa-Niveau zu marktfähigen Preisen zu produzieren.

Ein auch in Zukunft wichtiger und vor allem traditioneller Bestandteil des Brawa-Programms bleibt das Zubehör, das inzwischen etwas im Schatten der teils spektakulären Triebfahrzeuge und Wagen steht. Aber vor allem die Lampen genießen einen guten Ruf. Auch die Seilbahnen wurden weiterentwickelt und gehören noch heute zum Programm. Die O-Bus-Produktion endete jedoch 2001.

Die Kooperation mit Life-Like endete vor wenigen Jahren, als Life-Like vom Konkurrenten Walthers geschluckt wurde. Da Walthers an Fachhändler und Endkunden liefert, konnte die Kooperation nicht weitergehen. „Das macht für uns keinen Sinn", bekräftigt Katrin Braun, denn Brawa liefert ausschließlich an den Fachhandel: „Wir haben uns damals entschieden, unsere Energie auf eigene Projekte zu konzentrieren", so Katrin Braun. „Außerdem glauben wir nach wie vor an den Fachhändler", bekräftigt der Senior: „Der wird nicht aussterben." Brawa unterstützt Fachhändler aktiv mit Aufstellmöglichkeiten sowie Displays und zertifiziert besonders qualifizierte Modellbahnläden als „Brawa Premium Partner" beziehungsweise „Brawa Point". „Und wir haben gesehen, dass Händler, die sich neu ausrichten, über ein schönes Ladengeschäft und eine gute Beratung verfügen, auch Erfolg haben", betont Katrin Braun.

Auch wenn Günter Braun heute keine Modellbahn-Anlage mehr besitzt, so empfindet er eine große Liebe dazu und zahlreiche Vitrinen in der Brawa-Zentrale unterstreichen dies. „Wir haben früher auch Anlagen gebaut und verkauft. Ich habe alles gemacht, Grasmatten verlegt, beflockt...", erinnert sich Braun. Die Liebe zur kleinen Eisenbahn sei unbedingt nötig, „sonst kann man das nicht machen", ist Katrin Braun überzeugt, die nun seit sieben Jahren bei Brawa mitwirkt. „Wie das Produkt entsteht, fasziniert mich heute noch", bekennt der Patron und „so lange es eine echte Eisenbahn gibt, wird es auch eine Modellbahn geben", ist er sich trotz Branchen-Krise sicher. Und Brawa hoffentlich auch. Zu sechs Jahrzehnten darf man jedenfalls gratulieren.

Stefan Alkofer



Im typischen Design der 1960er-Jahre der Katalogtitel 1969/70: Lampen und der O-Bus waren Brawa-Markenzeichen.

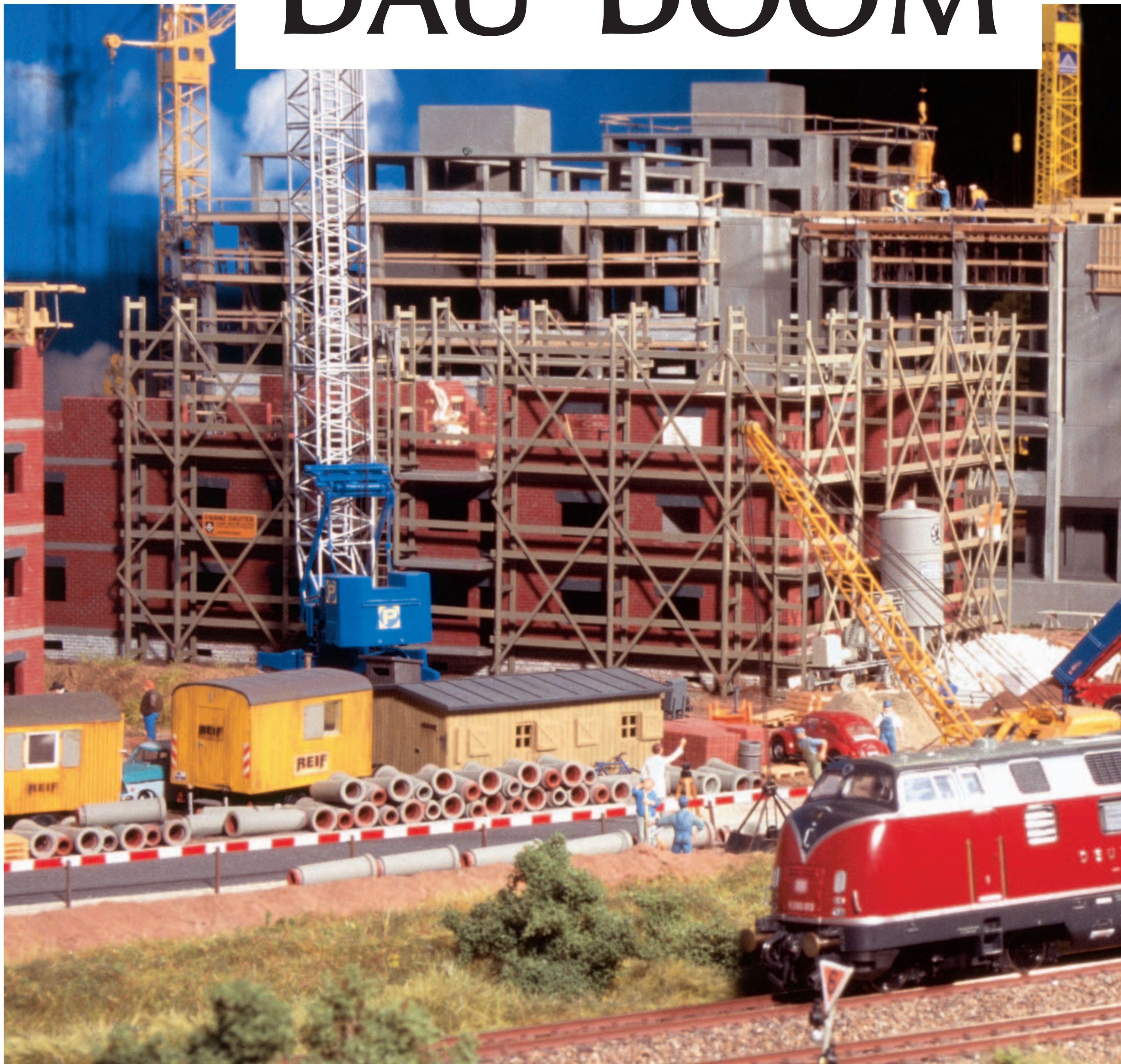
Die Geschenkpackung des Jahres 1954 enthielt neben O-Bus und Masten auch gegossene Platten (o.) zu deren Befestigung.



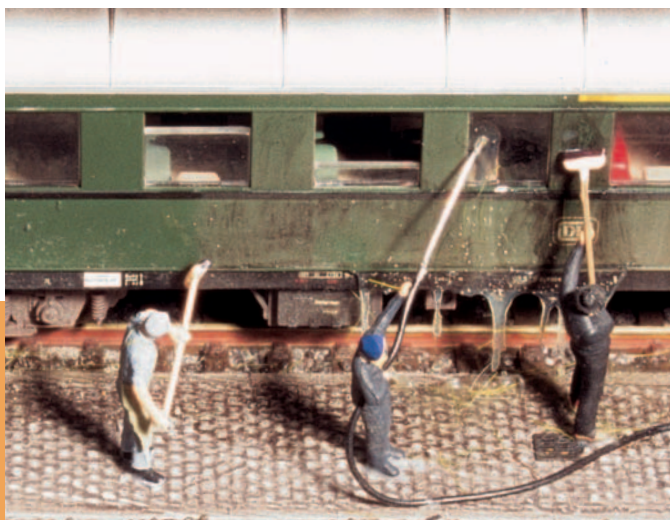
Fotos (4): Brawa

Badischer Bau-Boom

Zu fein detaillierten Fahrzeugen (V200 und Gepäckwagen von Roco) gehört auch eine stimmige Landschaft.



Stimmig nachgebildete Arbeitswelten aus der Wirtschaftswunderzeit begeistern auf der H0-Anlage der badischen Werkstatt 87.



Vollbeschäftigung: Fahrzeug-Reinigung ist Handarbeit. Und wie lange erst das Trockenlegen der Abteile dauern wird...

Ehrfurchtsvoll greift ein kleiner Junge nach der Hand seines Vaters und betrachtet mit großen Augen die gewaltigen Baukräne, die die Szenerie eines Neubaugebietes beherrschen. „Gefällt Dir die Anlage?" Auf die Frage an den jungen Modellbahnfreund folgt nur ein überwältigtes und von glühenden Blicken begleitetes Nicken. Diese Reaktion ist nicht untypisch für die Betrachter der großen und sehr gut gestalteten Anlage der Interessengemeinschaft Modellbau- und -eisenbahnclub Werkstatt 87 (Internet: www.werkstatt87.de).

Interessengemeinschaft? Auf Nachfrage bei den Hauptverantwortlichen der Ausstellung erfolgt schnell die Aufklärung. „Wir sind eine kleine Gruppe Modellbaubegeisterter, aber noch kein Verein im rechtlichen Sinne. Die Gründung eines Vereines ist aber fest eingeplant", erzählt Bernhard Albrecht. „Vor vielen Jahren fand im badischen Weingarten regelmäßig ein Stammtisch von Modellbaubegeisterten statt. Nach einem Ausstellungsbesuch kam die Idee auf, im ➔



Auf der IG-Anlage findet sich auch ein Bahnhof mit Bahnbetriebswerk.



Liebe zum Detail: Die Autos tragen selbstverständlich Kennzeichen.



Damit es die Pferde auch bequem haben, legten die Modellbauer Stroh aus.



Baustellen-Atmosphäre: Zimmerleute in traditioneller Kleidung, Gerüste, Sandhaufen, Matsch.

Großraum Karlsruhe einmal eine eigene Ausstellung durchzuführen. Allerdings gibt es außerhalb dieser Ausstellungen und des mittlerweile nach Karlsruhe in die Räumlichkeiten des Polizeisportvereins umgezogenen Stammtischs kaum gemeinsame Aktivitäten. Das soll sich nach der Vereinsgründung aber ändern."

Angesichts der vergleichsweise lockeren Vereinigung erstaunt die gestalterische Harmonie zwischen den einzelnen Segmenten, die von den zahlreichen Besuchern bestaunt wird. Bereitwillig geben die sympathischen Macher der Interessengemeinschaft über die Geschichte und den Aufbau der Anlage Auskunft. Während des Gespräches schlendern wir an den vielen Segmenten entlang, die bei dem ebenfalls aus Baden stammenden Fotografen Heimatstimmung aufkommen lassen. „Stimmt schon", bemerkt Bernhard Albrecht, „auch wenn die Anlage kein konkretes Vorbild besitzt, die Motive stammen doch eindeutig aus dem Badischen." Beim Betrachten der Modellbahn fällt auf, wie liebevoll die Details gestaltet wurden und dass trotz der Fülle an nachvollziehbaren Szenen zu keinem Zeitpunkt der Eindruck überladener Segmente aufkommt. „Der Landschaftsbau sollte von Anfang an das beherrschende Element der Anlage werden!", erläutert Albrecht. Und dass hier Könner am Werk waren, ist unübersehbar. „Hauptsächlich die überzeugenden Produkte von Heki, Busch und Noch kamen bei der Landschaftsgestaltung zum Einsatz", erläutert Bernhard Albrecht weiter. Dass immer dieselben zwei bis drei IG-Mitglieder an der Anlage arbeiten, erklärt, warum die Gestaltung wie aus einem Guss wirkt. So wird die Gefahr von nicht abgesprochenen Aktionen reduziert. „Die Interessengemeinschaft fördert eben alle individuellen Hobbyschwerpunkte und unterstützt die Modelleisenbahner in gleicher Weise wie die Freunde von Modellautos und Lkws." Diese Philosophie scheint aufzugehen, je-



Schwerarbeiter: 86 mit Personenzug und Mercedes-Langhauber.

denfalls fühlen sich die Vertreter aller Sparten in ihren Modellbauinteressen ernstgenommen. Die allen gemeinsame Freude am Modellbau ist bei der im Zweijahres-Rhythmus stattfindenden vereinseigenen Ausstellung in Stutensee-Blankenloch bei Karlsruhe deutlich sichtbar. So ist die Modellbahn über die Region hinaus als Gastanlage gerne gesehen.

Langsam nähern wir uns wieder dem durch seine Ausmaße und Detailverliebtheit vielbestaunten Neubaugebiet. Bernhard Albrecht schmunzelt: „Die Anlage hat sich mit uns weiterentwickelt. Es war klar, dass Elemente unserer Region auftauchen sollten." Sein Finger zeigt dabei in Richtung eines kleinen Kieswerkes, das gerade im Oberrheingraben in fast jeder Gemeinde zu finden ist. „Wir haben natürlich mit dem Bahnhof begonnen und dann die verschiedenen Einzelszenen nach und nach dazugebaut. Ist dann ein Segment gerade in der Endphase der Gestaltung, reifen schon Ideen und Pläne für den nächsten Abschnitt. Dementsprechend aufwendig gestaltet sich durch die große Anzahl der Segmente mittlerweile der Transport zu den verschiedenen Ausstellungen. Immerhin wird ein 7,5-Tonner für den Transport der gesamten Anlage benötigt. Aber bei uns weiß jeder, wo er anpacken muss, weshalb Auf- und Abbau relativ schnell über die Bühne gehen."

Mittlerweile nähert sich ein langer ICE dem Fotografen-Standort. „Ein ICE ohne Oberleitung? Wie reagieren denn da die Besucher der Ausstellung?" Die Antwort kommt umgehend und verdeutlicht, dass hier eben nicht nur Modellbau im stillen Kämmerlein betrieben wird, sondern lebhafte Kommunikation mit dem →





Wie die meiste Ausstattung trägt auch der Kran Betriebsspuren. Solche fehlen an den Donnerbüchsen.

Automodellbau par excellence: Vorbildgerecht geöffneter Pritsche-Plane-Sattelzug von Brekina.



streckenbetrieb analog gesteuert, aber die Mitglieder arbeiten schon seit einiger Zeit Möglichkeiten für eine Digitalisierung aus. Auch die Weichen und Signale sollen dann digital funktionieren. Angesichts der System-Vielfalt muss das Anforderungsprofil möglichst genau definiert sein.

Die Anlage spiegelt schon jetzt das weithin bekannte badische Lebensgefühl von Lebenslust und Geruhsamkeit wieder. Selbst die vielen arbeitenden Preiserlein vermitteln

Publikum stattfindet. „Natürlich dominiert auch bei dem rollenden Material passend zur Anlage die Epoche III. Aber gerade die jüngeren Bahnfans kennen halt den ICE aus eigenem Erleben, keine beim Vorbild seit Jahrzehnten ausgeschiedene 18.3, und identifizieren sich in ihrem Hobby darum mit dem modernen Paradepferd der Deutschen Bahn AG. Da gehen wir gerne den Kompromiss des Stilbruches ein. Darüber hinaus ist es ja schon faszinierend, wenn sich der schnelle Zug elegant in die Kurve legt und die Überhöhung der Gleise so richtig zur Geltung kommt. Und da ist es eigentlich egal, um was für eine Epoche es sich handelt. Hauptsache, wir sprechen auch die Kinder und Jugendlichen an." Bei einer solchen offenen Antwort lacht das Pädagogen-Herz.

Bernhard Albrecht und der Autor dieses Portraits schlendern zum Bahnbetriebswerk. Dort fallen zunächst die vielen Vertreter der Baureihe 50 ins Auge. „Tja, die Fuffziger ist eben meine Lieblingslok. Da ist es doch verständlich, dass ich möglichst viele unterschiedliche Loks in meiner Sammlung haben möchte, oder?", klärt mich Bernhard Albrecht auf. Bei der Verfeinerung der Loks kommen die hochwertigen Bauteile von Weinert und Reitz gerade recht. Wenn ein benötigtes Teil einmal nicht käuflich zu erwerben ist, so ist dies noch lange kein Grund zum Verzagen, denn dann wird es eben selbst hergestellt.

„Ah ja, und alle hier vertretenen Loks und Wagen gehören somit Ihnen?" Bernhard Albrecht lacht: „Nein, zum Glück stellen schon wegen des Verschleißes alle Mitglieder eine Auswahl ihrer Fahrzeuge für Ausstellungen zur Verfügung. Das erklärt auch die unterschiedlichen Kupplungssysteme bei den Zuggarnituren! Gefahren wird immer im Verband, weshalb weniger der Rangier- als vielmehr der Fahrbetrieb im Mittelpunkt steht und dafür müssen wir uns nicht auf eine Kupplung einigen."

Derzeit wird die Anlage noch im automatischen Block-



Fleischmanns VT95 arbeitet schon, die Mercedes-Laster warten noch.



Spuntwände, provisorisch abgestützte Gleise und viele Arbeiter charakterisieren die Baustelle.

eher ruhige Betriebsamkeit als Hektik. Und nach dem Feierabend wartet ja immer noch ein kühles Blondes oder ein Glas leckeren Spätburgunder-Weins auf die von der Arbeit Heimkehrenden. Es versteht sich von selbst, dass auch diese Szenen im Modell liebevoll nachgebildet wurden. Immer wieder rauschen während des Gespräches die unterschiedlichsten Zuggarnituren an uns vorbei und drängen die Frage nach der maximalen Anzahl gleichzeitig fahrender Züge auf. „Trotz Analogbetriebes können bis zu zehn Züge gleichzeitig verkehren. Dann allerdings kommt der Fahrdienstleiter schon ganz schön ins Schwitzen", gibt Bernhard Albrecht schmunzelnd zu. „Möchte dann noch ein Besucher eine Information zur Anlage erhalten, kann es schon einmal krachen." Angesichts der entspannten Miene des Fahrdienstleiters droht augenblicklich keine Gefahr.

Die Modellbahnanlage einer Gruppe scheint nie wirklich fertig zu werden. Bei einer Ausstellungsanlage ist das kein Wunder, darf sie eigentlich in alle Richtungen wachsen. „Wie bei einem guten badischen Wein braucht auch so eine Anlage viel Zeit und Zuwendung. Und es gilt ja nicht nur, immer wieder etwas Neues zu bauen, die älteren Segmente bedürfen von Zeit zu Zeit auch einer grundlegenden Auffrischung. Das gilt besonders für die Grünflächen, die sich nicht immer wieder mit dem Staubsauger entstauben lassen. „Der nach dem Prinzip der elektrostatischen Aufladung der Fasern arbeitende Grasmaster von Noch leistet dabei sehr gute Dienste!"

So ist auf Jahre hinaus gewährleistet, dass auch diejenigen Besucher, die die Anlage verständlicherweise öfter besuchen, immer wieder neue Szenen und Details bewundern dürfen. Andächtiges Schweigen ist für die Modellbauer eine Anerkennung für die geleistete Arbeit.

Matthias Fröhlich/yo

Anlagen-Steckbrief

Maße: 5,5 m x 20 m
Erbauer: Werkstatt 87
Bauzeit: Seit 1993
Epoche: III
Gleismaterial: Roco-Line ohne Bettung
Gleislänge: 250 m
Rollendes Material: Roco, Fleischmann, Lenz, Liliput, Brawa
Betrieb: Analog, Blockstreckenbetrieb
Anlagenthema: Zweigleisige Hauptstrecke nach badischen Motiven
Vorbild: Kein konkretes



Fotos: M. Fröhlich



Foto: Stöckelmaier

Die prachtvollen Modelle nahm Dietmar Stöckelmaier bei tollem Wetter auf.



Die Jury, hier (v. r.) Dr. Rainer Noch, Jürgen Hauser und Karl-Heinz Echteler vom Ausrichter Noch werten einige der eingesandten Beiträge aus.

Foto: Bösherz

Überraschende Ideen und detailgetreue Umsetzung prägten die Einsendungen zum Noch-Modellbau-Wettbewerb.

Original oder originell

Im vergangenen Jahr rief der bekannte Zubehörhersteller Noch zu einem Modellbau-Wettbewerb auf. Das Motto lautete „Meine Lieblingsszene“ und wandte sich natürlich an erwachsene Modellbauer, aber auch, für den zweifachen Vater Dr. Rainer Noch selbstverständlich, an Familien.

So weit gefasst die Aufgabenstellung, so verschieden waren auch die von den 83 Teilnehmern umgesetzten Themenbereiche. Keine Zweifel bei der fünfköpfigen Jury, die sich aus Dr. Rainer Noch, dem Modellbau-Profi Karl Gebele, den Noch-Mitarbeitern Jürgen Hauser und Karl-Heinz Echteler sowie MODELLEISENBAHNER-Redakteur Henning Bösherz zusammensetzte, gab es über den 1. Preis. Dietmar und Manuela Stöckelmaier gestalteten die Kürbsenalpe im Allgäu auf einem Diorama nach. Gebäude und Bäume bauten die Duracher selbst. Die Wirkung der mehr als 13600 Schindeln auf den Hausdächern ist schon frappierend! Das gilt auch für das liebevoll ausgestaltete Toilettenhäuschen. Ebenfalls ins Detail ging Bernd Mäder. Mit seinem aufwendig eingerichteten sächsischen Lokschuppen für Schmal- und Regelspur-Dampfloks ergatterte er den 2. Preis. Damit das Interieur auch echt wirkt, wurden zahlreiche Kleinserienteile verbaut. Ein Highlight stellen die Transmissionen dar. Diese waren in früherer Zeit notwendig, um von einer Dampfmaschine mehrere Werkmaschinen (beispielsweise Bohrmaschinen oder Fräsen) anzutreiben.

Ebenfalls aufs Treppchen schaffte es der Hoyerswerdaer Klaus Fischer, der das Umfeld einer Burg wahrhaft naturgetreu nachempfunden hat. So-

Foto: F. Heinzl



Fabian Heinzl ließ das ZDF einen Film über eine H0-Dampflok-Sonderfahrt drehen.

Foto: F. Leipertz



Das geordnete Chaos auf einem Campingplatz gestaltete Fabian Leipertz in H0 nach.

Foto: Poerschke



An die Vorbereitungen zu seinem vierten Geburtstag erinnert sich Florian Poerschke.

Einblicke in einen sächsischen H0-Lokschuppen gewährt Bernd Mäder.



Kategorien und Gewinner

1. Preis: Dietmar Stöckelmaier, Durach
2. Preis: Bernd Mäder, Halle/Saale
3. Preis: Klaus Fischer, Hoyerswerda

Sonderpreise:
- Die Schönste von einem/mehreren Kindern erbaute Szene (bis 10 Jahre): **Florian Poerschke**, Saalfeld
- Die Schönste von einem/mehreren Jugendlichen erbaute Szene (11 - 16 Jahre): **Fabian Heinzl** und **Fabian Leipertz**, Karlsbad-La.
- Die Schönste von Mutter und Tochter/Sohn erbaute Szene: **Andrea und André Weiß**, Netphen
- Die Schönste von Vater und Tochter/Sohn erbaute Szene: **Siegfried** und **Ben Jakob Nagel**, Holzgerlingen
- Die Schönste von einer Familie erbaute Szene: **Wolfgang, Carolin** und **Maximilian Ordon**, Eickeloh

wohl bei Bernd Mäder als auch bei Klaus Fischer sind die Szenen übrigens in eine Anlage integriert.

Andrea und André Weiß, Preisträger in der Kategorie „Schönste von Mutter und Tochter/Sohn erbaute Szene“, gestalteten Campingurlaubs-Erinnerungen. Der neunjährige André sah sich besonders gut beim Noch-Fachhändler um, was angesichts der zahlreichen Figuren zum Thema Freizeitgestaltung, die die Wangener im Sortiment haben, auch kein Wunder ist. Ebenfalls eigene Erlebnisse lagen dem Diorama von Fabian Heinzl (14 Jahre) und Fabian Leipertz (13 Jahre) zugrunde, die auf ein und demselben Diorama den Drehort für einen Film über Eisenbahnen und einen Campingplatz verwirklichten. Auch Florian Poerschke, mit zehn Jahren jüngster Preisträger, hat auf seinem Diorama eine Erinnerung verwirklicht. In H0 hat er die Situation an seinem vierten Geburtstag umgesetzt und hat im Modellbaugeschäft gezielt nach Figuren gesucht, die die Statur der Familienmitglieder damals wiedergeben. Etwas weiter liegen die Kindheits-Erinnerungen von Siegfried Nagel zurück, der mit seinem Sohn Ben Jakob den Bahnhof Honau am Fuße der bekannten Zahnrad-Strecke nach Lichtenstein in H0 nachgestaltete. Damit die im Begleitbrief von Familie Ordon beschriebene kurzfristige Teilnahme erfolgen konnte, musste die Familie angesichts des stattlichen Dioramen-Maßes von 126 x 113 cm richtig ranklotzen. Das Diorama besticht durch die schöne Wasserimitation und die detailreiche Begrünung.

„Die Beschreibung der Szene und die Auflistung der Materialien, die beim Bau zur Anwendung kamen, helfen uns auch herauszufinden, welche Lücken unser Sortiment aufweist“, verrät Firmeninhaber Dr. Rainer Noch schmunzelnd.

Jochen Frickel



Über und unter Wasser zeigt Klaus Fischers Welt wunderschöne Details.



Andrea und André Weiß schickten die Dame mit einem Lloyd auf den H0-Camping-Platz.



Die Eickeloher Gierseilfähre ist das Vorbild des von Familie Ordon gebauten H0-Dioramas.



Des Bahnhofs Honau nahmen sich Siegfried und Ben Jakob Nagel in H0 an.



Die ZiMEC-Bewegung

Teil 2

Vom Eberswalder Containerkran bis Santa Fu: Auf der großen Zittauer H0-Clubanlage mischt sich Reichsbahn-Flair mit einer Prise Wendezeit.

Auf eine beneidenswerte Art der Welt entrückt verfolgt der Steppke, er mag sieben, höchstens acht Jahre alt sein, wie eine noch rostgefeuerte 44 mit einem langen Holzzug den Bahnhof Stockau passiert.

Bald ist es wieder soweit: Ab dem zweiten Novemberwochenende führen die Mitglieder des Zittauer Modell-Eisenbahn-Clubs (ZiMEC) im Rahmen ihrer alljährlichen Modellbahnausstellung dem geneigten Publikum ihre siebenteilige Großanlage vor. Vereinsdomizil und Anlage sind seit 1997 in Zittaus Gerhart-Hauptmann-Straße 34 zu finden. Vom 8. bis zum 23. November wird dort jeweils samstags und sonntags sowie am Buß- und Bettag, 19. November, von 13 bis 17.30 Uhr Betrieb gemacht. Die öffentlichen Clubabende beginnen jeden Mittwoch um 17 Uhr.



Verrichtet schon fast 40 Jahre zuverlässig seinen Dienst: Der Containerkran, entstanden nach Originalzeichnungen des VEB Kranbau Eberswalde, funktioniert vorbildgerecht.

Derweil hat unser Steppke seine Aufmerksamkeit dem Rangierbahnhof zugewandt, wo gerade Güterzüge zusammengestellt werden.

„Es bewegt sich eben ständig etwas“, schmunzelt der 59-jährige Karl-Heinz Stange, seines Zeichens ZiMEC-Schriftführer. Was bei dem rührigen Vorstand um den Vorsitzenden Wolfgang Göbbels auch kein Wunder ist.

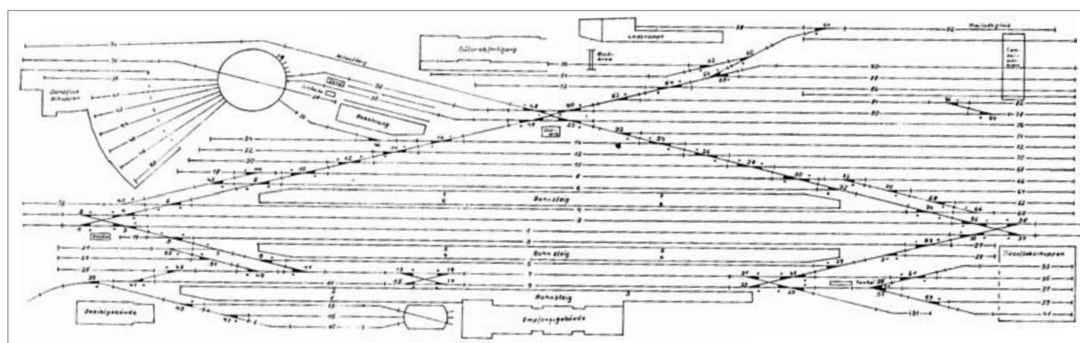
Unterstützt wird der Elektro-Ingenieur bei der ehrenamtlichen Vereinsarbeit durch Vize Matthias Altmann, Kassierer Uwe Kaiser, Beisitzer Jörg Neumann und eben Schriftführer Stange.

Göbbels, inzwischen letztes Gründungsmitglied der anno 1962 gebildeten Modellbahn-Arbeitsgemeinschaft, aus der ZiMEC nach der Wende hervorging, kann mit seiner Mannschaft wirklich zufrieden sein. Und zu der gehört natürlich auch der Senior des Clubs, Claus Beyer, zwar nicht mehr im Vorstand als Kassierer, aber auch so von einnehmendem Wesen. Der mittlerweile 75-Jährige, Offizier im Ruhestand, sorgt buchstäblich für Bewegung auf den ZiMEC-Anlagen. „Unser Lokschlosser“, hört man unisono, „hat unsere Lokomotiven immer wieder auf Vordermann gebracht!“

Und, was auch nicht unwichtig ist, Beyer gibt sein Können weiter. So ist beizeiten für Kontinuität gesorgt.

Bewegung und Kontinuität, die eine wie die andere ein gutes Stichwort, um nun aber die ungeteilte Aufmerksamkeit dem Containerkran zu widmen.

Gerade hat der Kran nach Verfahren der Laufkatze mittels seines Magneten einen Container – „Alle sind mit einer eingebauten Metallplatte ausgerüstet“, erläutert Stange – aufgenommen, um ihn auf dem wartenden Tragwagen abzuladen. Doch beim Heben und Senken bleibt es nicht. Die zahlreichen Funktionsmodelle der Großanlage im Hinterkopf wundert es →



Zeichnungen: ZiMEC, Bearb. T.H.

Stockau: Das Reichsbahn-Kernstück mit Bw der siebenteiligen Großanlage zeigt der Gleisplan der Segmente 2 und 3.

Ferkeltaxe und Taigatrommel: Mittelstadts vier Bahnhofsgleise müssen sich Fern-, Güter- und Regionalzüge nicht mit der Nebenbahn teilen.

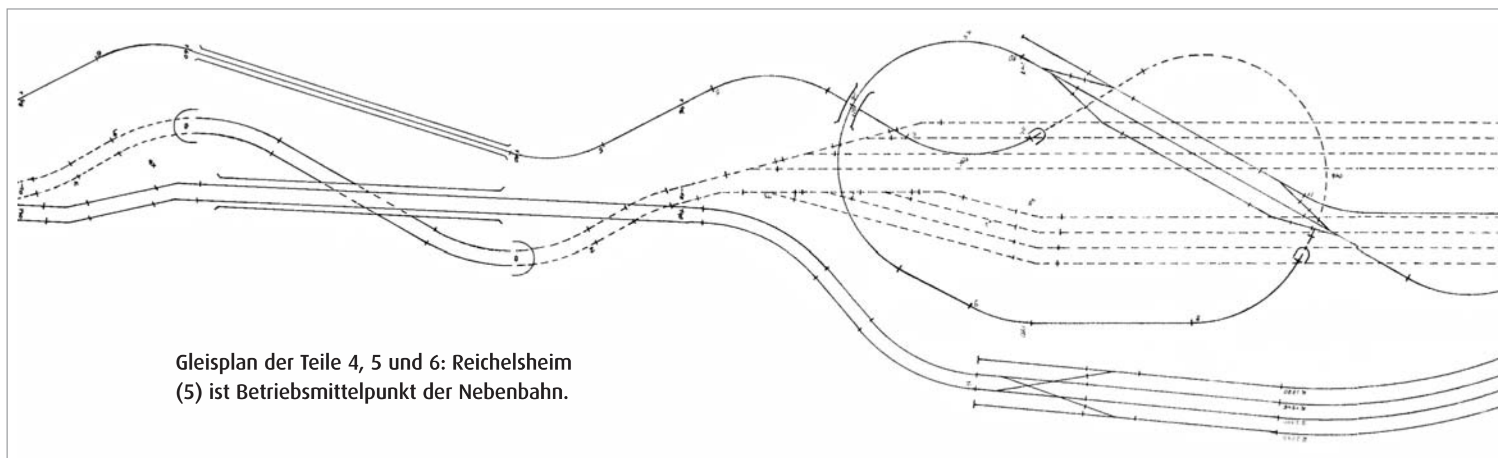
mich freilich nicht mehr, dass sich nun nicht etwa der wartende Containerzug, sondern vorbildgerecht der Containerkran in Bewegung setzt, um sich in die korrekte Abladeposition zu bringen.

„Der Containerkran ist voll funktionsfähig", wirft Karl-Heinz Stange ein und ergänzt zu meinem Erstaunen: „Auch nach fast 40 Jahren!"

Gebaut wurde er von einem inzwischen verstorbenen Mitglied, als die Arbeitsgemeinschaft noch nicht lange als AG 2/12 Zittau dem Deutschen Modelleisenbahn-Verband (DMV) angehörte. Wie ich erfahre, entstand das bis auf den heutigen Tag faszinierende Funktionsmodell nach Vorbildoriginalzeichnungen des VEB Kranbau Eberswalde.

Und das Verblüffende: Das für die Bewegungen sorgende Innenleben ist so alt wie das Kranmodell selbst, was beredt für die Zuverlässigkeit der Antriebe spricht. Das Heben und Senken der Container sowie das Verfahren der Laufkatze übernehmen nach wie vor zwei Motore aus längst vergangener Piko-N-Produktion. Ein unter der Grundplatte montierter, ebenfalls alter Piko-Motor für H0-Einsätze sorgt über Seilzüge für die Bewegung des Krans auf seinen Laufschienen.

Solch Kranmodell, das nicht einfach nur dekorativ herumsteht, interessiert natürlich unseren eingangs beobachteten Zweit-



Gleisplan der Teile 4, 5 und 6: Reichelsheim (5) ist Betriebsmittelpunkt der Nebenbahn.

Zu einer vorbildgerechten Dampflokbehandlung gehört neben dem Wasserfassen auch das Auffüllen der Sandvorräte.



oder Drittklässler ebenfalls ganz ungemein, weit mehr noch als die gewiss informative Vorführung der Dampflokbehandlung im entgegengesetzten Teil des Stockauer Bahnareals. Hin- und hergerissen zwischen all den Herrlichkeiten und sichtlich im Ungewissen, was ihn denn wohl als Nächstes erwartet, fällt sein Blick hinüber auf den Durchgangsbahnhof Mittelstadt.

Die dortige Bahnhofseinfahrt passiert gerade eine Taiga-Trommel mit einem langen Rübenzug am Haken, während die rote Ferkeltaxe wohl gerade losbrummen will. Oder wartet sie doch noch auf den letzten Fahrgast?

Punktsieg für Gothaer über die Taiga-Trommel

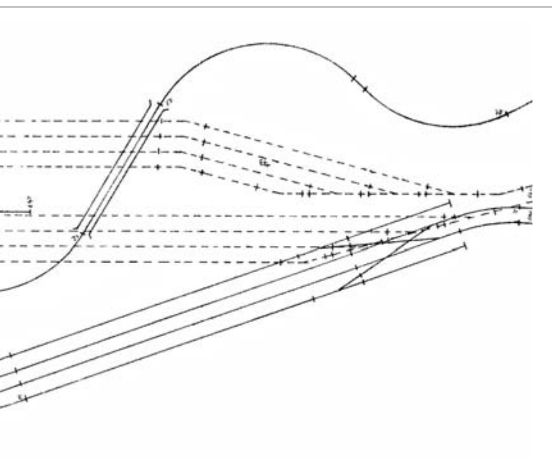
Aber nicht der viergleisige Bahnhof und die Eisenbahn sind es, denen unser Steppke nun seine ganze Aufmerksamkeit widmet, sondern überraschenderweise fixiert er die Straßenbahn.

Der Gothaer hält dank Relaissteuerung gerade vor der Straßenfront des Empfangsgebäudes. Seine Lampen aber leuchten weiter, denn sie beziehen ihren Strom aus der somit funktionsfähigen Oberleitung. Nichts Spektakuläres, aber zugegeben: Auch uns haben in der Kindheit die Straßenbahnen und Trolley-Busse, wie damals die O-Busse allgemein hießen, auf den Schauanlagen fast mehr angezogen als die elektrische Eisenbahn.

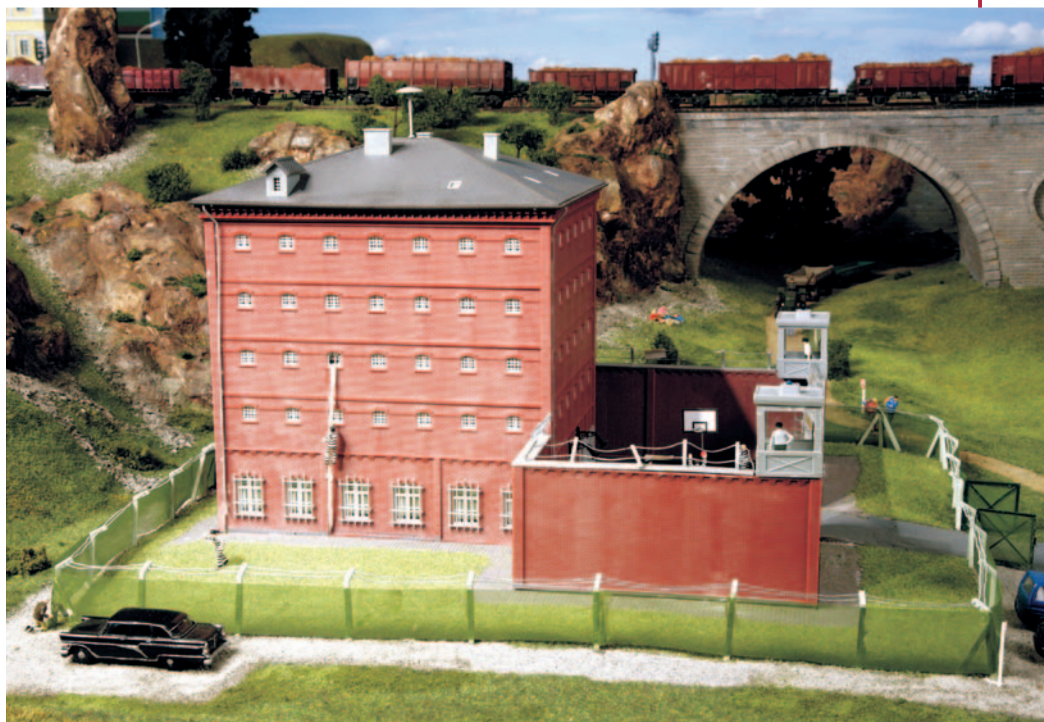
Keine Beachtung schenkt der Junge dem Anlagensegment 4, an dem er gerade vorbeieilte, um nach Mittelstadt zu kommen. Und das, obwohl dort echtes Wasser plätschert und eine Fähre gerade den Betrieb aufnimmt. Erholungssuchende haben es sich an den Ufern gemütlich gemacht und genießen die Natur. Eine Idylle, die allenfalls der Klotz eines umzäunten Ziegelbaues stört.

Dessen unfreiwillige H0-Bewohner haben ganz offensichtlich auch den Drang in die grenzenlose Freiheit der Natur, denn plötzlich heult eine Alarmsirene los: Der Faller-Knast in Aktion!

Während nun selbst unser kleiner Mann seine Aufmerksamkeit diesem →



Abschied leicht gemacht: Das Wachpersonal schaut nach vorn, während hinten zwei die Freiheit liebende Knastbrüder entweichen.



Gerade ist die weiße Kutsche vor Mittelstadts Rathaus vorgefahren. Ob die historische Tram wohl auf die Hochzeitsgesellschaft wartet?

Anlagenteil zuwendet und schnell herausfindet, dass bei jeder Berührung des mit Stacheldraht bewehrten Zauns die Sirene ertönt, schmunzelt Karl-Heinz Stange: „Das ist der einzige Teil, den wir nach unserem Umzug 1997 in die neuen Räume in die Anlage eingefügt haben."

Aber doch nicht wegen des zugegeben lautmalerischen Faller-Gefängnisses? Das seinerzeit bei der Nürnberger Messe-Vorstellung das Fachpublikum ebenso begeisterte, wie es das Personal der Nachbarstände zunehmend nervte.

Stange lacht: „Das nervt zwar ganz schön, aber vor allem den Kindern macht's einen Heidenspaß!"

Doch in der Tat war nicht dieses Knastmodell der Auslöser für den neuen Anlagenteil, sondern der Wunsch, lange Züge auf freier Strecke ohne Durchfahrt durch den nächsten Bahnhof präsentieren zu können. Und was wäre dazu besser geeignet gewesen als ein stimmig gestaltetes Flusstal mit sehenswerten Eisenbahnbrücken, über die die Zuggarnituren paradieren?

„Stimmt", bestätigt der Schriftführer und verrät, dass eine gestalterische Lücke im Tal durch das Gefängnis im wahrsten Sinne geschlossen wurde. Die funktionsfähige Fähre mit senk- und hebbarer Heck- und Bugklappe, bewegt durch einen kleinen Getriebemotor, ergänzt auf tatsächlichem Wasser schwimmend das szenische Umfeld wirkungsvoll.

Echtes Wasser und funktionsfähige Fähre

Echtes Wasser, auf den anderen Segmenten undenkbar. Während der jüngste Anlagenteil mit aktuellen Werkstoffen gestaltet wurde, sind die teils bis 1971 zurückreichenden übrigen Segmente noch im



Vor dem Mittelstädter Empfangsgebäude wartet die Gothaer Straßenbahn, die zwischen Stadt und Friedhof pendelt, auf Fahrgäste.


Fotos: Stirl

In Radeburg, dem Endpunkt der Nebenbahn, bekommt der örtliche Kohlenhändler endlich Nachschub, hoffentlich keinen Kosakenkies.

klassischen Landschaftsbau mit Spanten, Pappmaché, Gips und knochenleimgetränkten Stoffbahnen sowie vereinzelt mit Grasmatten gestaltet. Was, wie ich zu hören bekomme, beim Neupflanzen von Bäumen gewisse Schwierigkeiten mit sich bringt.

Tradition verpflichtet eben und ihren unbestreitbaren Charme schöpft die Großanlage halt nicht zuletzt aus ihrer DDR-Vergangenheit. So mag es auch mancher bedauern, dass die Zittauer nach und nach einen Teil ihrer Eigenbauten aus Karton und Sperrholz durch wenigstens gealterte Gebäude aus Kunststoff ersetzt haben.

Bewährtes steht ansonsten hoch im Kurs bei ZiMEC. So wird nach wie vor analog gefahren mit Postrelais- und Blocksteuerung. Zentrale Bedienungseinheit ist das Stellpult, von dem aus sowohl die Dampflokbehandlungsabläufe als zum Beispiel auch der Containerkran gesteuert werden. Die Männer am Stellpult, bei Vorführungen deren drei, haben aber auch noch andere Aufgaben. Sie rangieren und stellen Wagen im Stockauer Rangierbahnhof aus und neue Züge zusammen. Außerdem gilt ab und zu ein Blick dem seit vier Jahren videoüberwachten Schattenbahnhof, während die Nebenbahn mittels Pendelschaltung automatisch funktioniert.

Apropos: Auch die Trafos, 27 an der Zahl und Eigenbau aus den 60er-Jahren, funktionieren nach wie vor, auch dank Matthias Altmann. Fahrt frei für die nächsten Jahrzehnte! *Karlheinz Haucke*

Modellbahn Aktuell

GÜTZOLD ▸ *58.30 der DR in H0*



Unmittelbar zum Redaktionsschluss traf die nicht nur von uns lange erwartete 58.30 der DR aus Zwickau ein. Das wie bei Gützold üblich hoch detaillierte Modell verfügt über ein nachgebildetes Innentriebwerk, zahlreiche einzeln angesetzte Teile vor allem am Kessel sowie über warmweiße Leuchtdioden für realitätsnahes Licht. Der Umlauf des Modells ist aus Zinkdruckguss. Alle Kuppel- und Tenderachsen werden zur Stromaufnahme herangezogen, der Antrieb im Tender wirkt auf alle vier Achsen. In der kommenden Ausgabe werden wir das Modell ausführlich vorstellen und beleuchten einige Aspekte zum Vorbild. Info: www.guetzold.de.

UHLENBROCK ▸ *Sound-Director*

Mit dem Sound-Director kann der Modellbahner Hintergrundgeräusche in einer Endlosschleife abspielen, Geräusche per Taster, Schaltkontakt oder per Lissy-System auslösen oder per Zufallsgenerator beziehungsweise nach einer Modellzeituhr abrufen. Dem Steuergerät liegen zwei Lautsprecher, ein Loco-Net-Kabel und ein USB-Stick mit MP3-Dateien bei. Im Loco-Net-System kann der Sound-Director auch von der Zentrale oder vom PC angesteuert werden. Analog oder in anderen digitalen Umgebungen laufen die Geräusche nur als Endlosschleife oder per Kontakt. Info: www. Uhlenbrock.de.

MERTEN ▸ *Vopos und Trapos in H0*



Transport- und Volkspolizisten (Bild) sorgen für Ordnung auf H0-Anlagen nach DDR-Vorbild. Vier Sets mit Passanten und Reisenden beleben die Welt der Spur der Mitte. Reisende mit und ohne Gepäck stehen auch für den Einsatz in der Nenngröße N bereit. Info: Walter Merten Miniaturplastiken GmbH und Co., Am Ruhbach 2, 91628 Steinsfeld, Tel. (09861) 959090, Fax (09861) 959095.

BUSCH ▸ *Kleinvieh-Transport in H0*



Ein Glück, dass der Kramer-Trecker (Bild) so laut ist, wird sich das Schwein gedacht haben, dem die MEB-Redaktion die Freiheit schenkt. Neben Schwein, Traktor mit Bauer und dem Anhänger ist auch das Schild im Set inbegriffen. Der Fahrer des im Fischer-Art-Design-2 lackierten Smart (Bild) dürfte der Flucht amüsiert zusehen. Der Weimar-Bagger T 174-1 erscheint in der blauen Ausführung. Info: www.busch-model.com

WIKING ▸ *Passat-Coupé in H0*



Premiere feiert das H0-Modell des Passat-Coupés (Bild), das als bisher schönste Passat-Konstruktion von VW gilt. Der Claas Axion 850 wird jetzt mit Terrabereifung ausgeliefert. Der Schlüter-Schlepper Super 1250 VL schnuppert mit dem Schaustellerwagen am Haken (Bild) Zirkusluft. In der Nenngröße N präsentiert sich das Magirus-Löschfahrzeug LF16 im aktuellen Feuerwehrfarbkleid. Info: www.wiking.de.

US-Corner





Der US-Hersteller Con-Cor stellt den ersten Streamliner M-10000 auf die H0-Gleise. Der dreiteilige Gliederzug wurde im Februar 1934 von Pullman an die Union Pacific geliefert. Das Untergestell des Triebkopfes ist aus Metall-Druckguss gefertigt, die Gehäuse der mit Innenbeleuchtung ausgestatteten Wagen sind aus Kunststoff. Der fünfpolige Motor mit zwei Schwungmassen treibt alle vier Achsen des Triebkopfes an. Das Modell wird als dreiliges Grundset (Bild 1) geliefert. Zur Ergänzung werden zwei Schlafwagen „Overland Trail" und „Oregon Trail" angeboten. Con-Cor-Modelle sind im spezialisierten Fachhandel erhältlich. Info: www.con-cor.com. Im Vertrieb von Atlas befinden sich von Masterpiece gefertigte Modelle des Walk-in-Vans, der beispielsweise in Polizei-Diensten (Bild 2) steht. N-Bahner bedenkt Atlas mit einem geschlossenen ACF-Hopper, der beim Vorbild für den Transport von Getreide (Bild 2) und Kunststoff-Granulat genutzt wird. Die Modelle weisen durchbrochene Laufgitter auf und sind im spezialisierten Fachhandel erhältlich. Info: www.atlasrr.com. Fein detailliert und hübsch lackiert liefert Athearn den Feuerwehr-Pumpwagen auf Ford-F-850-Basis (Bild 3) aus. Der Vorgänger des legendären Checker Marathon erscheint als Formneuheit unter anderen als Taxi (Bild 3). Für die heimische Erzbahn bietet Athearn entsprechende Vierachser in Sechser-Sets für H0 an. Besonders nett sehen die Wagen im farbenfrohen Pac-Man-Design der Canadian Pacific (Bild 3) aus. Kato- und Athearn-Modelle werden über Noch (Info: www.noch.de) vertrieben.



NDETAIL ▸ *Bahnsteigsperre in N*

Mit Koffer-Verkaufsstand und mit Pritsche ist der N-Modellbausatz des Dreirad-Kleinlasters lieferbar. Zur Gestaltung einer Marktszene liegen dem Bausatz Obst- und Gemüsekisten samt Marktstand bei. Nicht nur als Bahnsteigsperre (Bild) macht der kleine Pavillon eine gute Figur. Info: Ndetail, Hasselbusch 108 b, 24558 Henstedt-Ulzburg, Tel. (04193) 968244, E-Mail info@ndetail.de, Internet www.ndetail.de.



BORN ▸ *Tössthalbahn-Personenwagen in H0*



Als H0-Kleinserienmodell aus Messing fertigt Born einen 2./3.-Klasse-Wagen der Tössthalbahn. Die gegenüber den SBB-Fahrzeugen geschlossenen Plattformgitter und die Doppelfenster-Verglasung charakterisieren das 1907 neu beschaffte Fahrzeug. Es sind zwei Wagennummern erhältlich. Info: www.modellbaustudio.ch.

Modellbahn Aktuell

RICKO ▸ *Audi Alpensieger in H0*

Vom legendären Audi Alpensieger gab es nur ein Exemplar, das der im Unfrieden vom seinen Namen tragenden Automobil-Hersteller geschiedene August Horch im Jahre 1914 zum Sieg der Alpenfahrt steuerte. Das sorgfältig gestaltete H0-Modell des eleganten Wagens wird über Busch vertrieben. Info: www.busch-model.com.



ROCO ▸ *DR-57 und DB-Silberlinge in H0*



LGB ▸ *DB-Großdiesellok der BR 220 in G*



Aus chinesischer Fertigung kommt das G-Modell der DB-V 200 als Epoche-IV-220 076-4 (Bild). Die Großdiesellok ist mit siebenpoligen Bühler-Motoren und DCC-Schnittstelle ausgerüstet. Mit dem mit Jever-Werbung beschrifteten Personenwagen KB4i setzen die ungarischen Lehmänner die Serie der zweiachsigen Schmalspur-Plattformwagen fort. Info: Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Betriebsstätte Nürnberg (LGB), Witschelstr. 104, 90431 Nürnberg, Tel. (0911)837070, E-Mail: mail@lgb.de.

LILIPUT ▸ *Karwendel-Express-Gepäckwagen in H0*

Höchste Eile ist für Spur-G-Bahner angebracht, die den Jubiläums-Bierwagen (Bild) erwerben wollen, da das Modell bereits werkseitig ausverkauft ist. H0-Modellbahner dürfen sich auf den Gepäckwagen zum Karwendel-Express freuen, der in Ursprungslackierung (Bild), aber auch in grünem Epoche-III-Lack anrollt. Die grünen Sitzwagen lassen noch auf sich warten, da sie vorbildgetreu auf neuen Drehgestellen stehen sollen. Die französische 1'D-Dampflok 140 C erscheint in der aparten grünen Epoche-II-Lackierung. Info: Bachmann Europe Plc, Niederl. Deutschland, Tel. (09187) 97220, www.liliput.de.







Mit der korrekten Fensterteilung stellen die verkehrsroten H0-Silberlinge (Bild) eine Formvariante dar. Mit Ausnahme des gegenüber vorherigen Serien etwas lauteren Motors präsentiert sich die verkehrsrote 111 (Bild) technisch und gestalterisch unverändert, glänzt aber durch einen günstigen Preis. Das gilt auch für die DR-57, die jetzt eine digitale Schnittstelle trägt. Der farbenfrohe Europa-Taurus 1216 226 (Bild) hat auch eine Zulassung für Deutschland. Leider ohne Schnittstelle rollt die V200 in N an. Der günstige Preis macht es aber leicht, über dieses Manko hinwegzusehen. Info: www.roco.cc.

TRIX ▸ *Bausatz H0-Gasometer*



Foto: M. Tiedtke

Rechtzeitig zum WLE-Jubiläum (siehe Seiten 24 und 25) kam das N-Set mit den vier Zementsilowagen der Westfälischen Landes-Eisenbahn. Mit neuem Antrieb geht die H0-218 in Ozeanblau-Beige nun erneut an den Start: Der zentral eingebaute Glockenankermotor mit Schwungmasse treibt mittels Kardanwellen alle vier Achsen an. Das Schwerpunktthema „Vom Erz zum Stahl" bedient der H0-Gasometer-Bausatz nach Dortmunder Hoesch-Vorbild (Bild). Info: www.trix.de.

JOUEF ▸ *SNCF-Walfisch in H0*

Fast zeitgleich mit Rivarossis DB-Version erschien der bauartgleiche silbern-blaue SNCF-Walfisch innerhalb der Marke Jouef. Info: Hornby Deutschland GmbH, Steinschrotweg 7, 96450 Coburg, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124 E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.

LANGMESSER ▸ *Stadthaus in H0*



In der H0-Serie „An der Stadtmauer" erscheint ein Stadthaus (Bild). Das in H0 bereits erhältliche kleine Kühlhaus schrumpften die Langmessers nun für N-Bahner ein. Beiden Resin-Bausätzen gemein ist die geringe Teilezahl. Schotter- und Sandspezialist Minitec mischt exklusiv für Langmesser einen rostrot-grauen Schotter für H0-Bahnen an. Info: Langmesser Modellwelt, Am Schronhof 11, 47877 Willich, Tel. (02156)109389, Internet: www.langmesser-modellwelt.de.

MÄRKLIN ▸ *Ozeanblau-beige 150 in H0*

Als Nürnberger 150 084-2 rollt die ozeanblau-beige H0-Modellfarbvariante der Güterzug-E-Lok zum Fachhändler. Mit Hoyer-Behältern beladen sind die als Zweierset angebotenen Containertragwagen Sdgkms und Lgjs in Nenngröße Z. Info: www.maerklin.com.

MODELLBAHN AKTUELL

WEINERT ▶ *Komplettbausatz der BR 24*

Die Loks der Baureihe 24 trugen den Spitznamen Steppenpferd. Weinert liefert die DB-Versionen mit Witte- oder Wagner-Windleitblechen sowie mit NEM- und mit 2,2 mm breiten RP 25-Radsätzen. Wer seine alte Roco-44 auf RP 25-Räder stellen möchte, sollte schnell die letztmalig gefertigten Radsätze bei Weinert bestellen. Info: Weinert Modellbau, Mittelwendung 7, 28844 Weyhe-Dreye, Tel. (04203)9464, Internet: www.weinert-modellbau.de.



BRAWA ▶ *Köf II mit offenem Führerhaus*



Mit Höchstgeschwindigkeit eilt die Köf II mit offenem Führerhaus zum Fachhändler. Das fein detaillierte, weitgehend aus Metall gefertigte H0-Modell erscheint für die Epoche III beschriftet. Info: www.brawa.de.

SCHUCO ▶ *Unimog U20 in H0*

Den aktuellen Unimog U20 liefern die Fürther als kommunales Fahrzeug (Bild) in H0 aus. Info: Dickie-Schuco GmbH u. Co. KG, Werkstr. 1, 90765 Fürth, Tel. (0911) 976504, Fax (0911) 9765415, Internet: www.schuco.de.



PIKO ▶ *WLE-Eurorunner in H0*

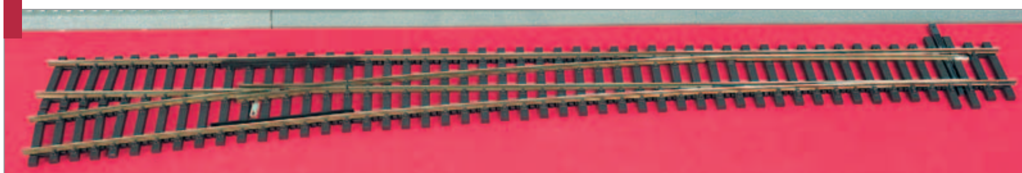
Der Siemens-Eurorunner ist als aktuelles H0-Modell in der Version der WLE-Lok 22 in Wechselstrom- (Bild) und Gleichstromausführung erhältlich. Info: PIKO, Lutherstr. 30, 96505 Sonneberg, www.piko.de.



DME ▶ *Buffetwagen WR 15612 in H0*

Tillig fertigt für das Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein in einer Auflage von 200 Exemplaren den Museums-Buffetwagen WR 15612 mit passender Anschrift. Der Reinerlös wird für die anstehende Hauptuntersuchung des Vorbilds verwendet. Zu beziehen ist das Modell im Internetshop des Eisenbahnmuseums. Info: www.museumsbahn.de.

TILLIG ▶ *H0-Weiche und TT-Schiebewandwagen*



Mit der einfachen Weiche rechts und links (Bild) erhält der Modellbahner eine fast maßstäbliche und detailreiche Nachbildung der Weiche 49-190-1:7,5, wie sie sehr häufig in Bahnhofsnebengleisen verwendet wird, zur Bereicherung des H0-Elite-Gleissystems. Im Großserienbereich ist der Redaktion zur Zeit kein besseres Weichenmodell bekannt. Eine Formneuheit für TT ist der Schiebewandwagen Habbis in der Ausführung der Tschechischen Bahnen ČD. Weiterhin vervollständigen ein Y-Wagen der Ungarischen Staatsbahn MÁV in H0 (Epoche IV) und eine M62-Farbvariante in TT (Epoche IV/V) die Tillig-Neuheiten im Spätsommer. Info: www.tillig.com.

RIVAROSSI ▸ *DB-Walfisch in H0*



Mit dem so genannten Walfisch, der bei der DB als Baureihe 641 geführt wird (Bild), bereichert ein Dieseltriebwagen mit Charakter moderne H0-Anlagen. Der zweiten Hornby-Neukonstruktion in der Rivarossi-Produktlinie widmen wir in der November-Ausgabe einen ausführlichen Untersuchungsbericht. Keine Quersicken trägt der Großraum-Schiebewandwagen Habis mit Transwaggon-Aufschriften. Info: Hornby Deutschland GmbH, Ostpreußenstr. 13, 96472 Rödental, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124 E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.

PREISER ▸ *Campingfreuden in H0*



Die fünfköpfige H0-Familie hat dank Acrylbox-Inhalt so ziemlich alles, was man zum Grillen auf dem Campingplatz braucht. Allerdings ist vom wilden Zelten (Bild) abzuraten, denn die Schonzeit endet und die Jäger im Sechser-Pack sind schon auf der Pirsch. Die Z-Welt bereichern Sitzende samt Opa und spielendem Kind. Info: Kleinkunst-Werkstätten Paul M. Preiser GmbH, Am Ruhbach 2, 91628 Steinsfeld, Tel. (09861) 94800, Fax (09861) 948080.

Modellbahn Aktuell

PRESS-MODELLE

Blau und schwarz

● Für die „großspurige" PRESS gibt es eine Reihe von Modellfahrzeugen zumindest in den häufigsten Modellmaßstäben H0, TT und N, nachdem wir im Test auf Seite 62 und in den Beiträgen ab Seite 44 auf einige Schmalspurmodelle in 1:87 eingegangen sind. Am bekanntesten dürften die beiden Siemens-ER 20 sein, die es in allen drei Nenngrößen gibt. Während PIKO (siehe Titel, Art. 57583) die 253 014 zum Vorbild nahm, bilden Kühn in TT (Foto u., Art. 32 070) und Fleischmann in N (Foto r., Art. 726 001) die 253 015 nach. Letztere sind vorbildgerecht auch mit dem Schriftzug des Partners Regental Cargo versehen. In H0 war bei Brawa zeitweise eine V 100 der PRESS im Angebot. TT-Freunde finden bei Tillig die 346 004 (Foto u., Art. 96142), wie sie vor Bauzügen eingesetzt ist. Das jüngste Projekt 01 509 kann auch nachgestellt werden: Bei PIKO gab es die Lok in der Variante des Vorbesitzers UEF (Art. 95121) mit der auch beim Vorbild angebrachten Eigenwerbung.



01 509 der UEF thront über dem nagelneuen Fleischmann-ER 20.



Sonder- oder Bauzugdienste, Tillig und Kühn machen's möglich.

BAUMA / SCHWEIZ

Sechstes Forum der Kleinserie

● Von Freitag, 10. bis Sonntag, 12. Oktober findet im schweizerischen Bauma die nunmehr sechste Plattform der Kleinserie statt. Die Ausstellung hat sich in den letzten Jahren zu einem Schwerpunkt für Anbieter und Interessenten von Kleinserienprodukten nicht nur in der Schweiz entwickelt. Aufgrund der nochmals gestiegenen Nachfrage mussten weitere Räume angemietet werden. Die Plattform findet wie im letzten Jahr im Schullandheim Altlandenberg (Nähe Bahnhof) statt. Neben der Präsentation in- und ausländischer Hersteller wird ein umfangreiches Rahmenprogramm geboten, das federführend der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) zusammengestellt hat. Es umfasst neben den DVZO-Dampfzügen viele Extrazüge mit Dampf- und E-Lokomotiven. Weitere Informationen: www.kleinserie.ch und www.dvzo.ch.

TRIX

Bayerische Güterwagen

● Zum Redaktionsschluss trafen vier zweiachsige gedeckte Güterwagen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.St.B.) mit Revisionsdaten um das Jahr 1896 ein. Die Wagen mit kurzem Achsstand, Speichenrädern und feiner Detaillierung gibt es in den Versionen Brauereiwagen Löwenbräu (Bild) und „Auer'sche Bierbrauerei Rosenheim" sowie als gedeckten Güterwagen und als Viehwagen (Bild). Wir werden die knuffigen Zweiachser demnächst ausführlicher vorstellen.



Für Bier und für Viecher: Trix-Zweiachser anno 1896.



MESSE-KALENDER

3. - 5. OKTOBER 2008:
Modell-Hobby-Spiel, Leipzig.

31. OKTOBER - 2. NOVEMBER 2008:
Faszination Modellbau, Friedrichshafen.

6. - 9. NOVEMBER 2008:
Modellbau Köln 2008, Köln-Messe.

14. – 16. NOVEMBER 2008:
Modellbau West, Rheinberg.

21. – 23. NOVEMBER 2008:
Faszination Modellbau, Bremen.

3. MRG-SEMINAR

Aus neu mach alt

● Vom 3. bis 5. Oktober leitet Michael Robert Gauß das 3. Modellbau-Seminar. Im Mittelpunkt stehen das Altern sowie der Selbstbau eines Baumes. Anmeldung: Bis 20. September an der Volkshochschule in Bad Mergentheim: Tel. (07931) 574-300, Fax -907, E-Mail: vhs@bad-mergentheim.de. Die Seminargebühr beträgt 150 Euro (MEB-Abonnenten und ERC-Mitglieder 140 Euro), Einzahlung auf Kto. 1001890, BLZ 67352565, Kurs-Nr. (gleich Verwendungszweck) 82m-299. Aktuelles unter www.michael-robert-gauss.de.

MEF WUPPERTAL

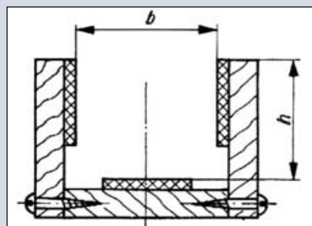
Digital-Seminar

● Die Modelleisenbahn-Freunde Wuppertal e.V. bieten am Wochenende 11. und 12. Oktober ein Digital-Seminar für Einsteiger und Fortgeschrittene an. Das Seminar wird von Arnold Hübsch aus Wien geleitet (seit vielen Jahren unter anderen durch das ZIMO-Forum ein Begriff) und ist in sechs Einzelreferate gegliedert: 1. Vortrag für Einsteiger, 2. Decoder-Installation, 3. Optimierung der CV-Werte, 4. Sounddecoder-Programmierung, 5. STP-Software und 6. ESTWGJ-Stellwerkssoftware. Die Vorträge können auch einzeln gebucht werden. Nähere Informationen unter Tel. (0157) 74749973 (Mi, Fr jew. 18.30 bis 22 Uhr) sowie unter www.mef-wtal.de.

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 35 JAHREN: *Halterahmen für Reparaturen*

● Zu den bekannten MEB-Autoren schon in den frühen 1970er-Jahren gehörte Joachim Schnitzer aus Kleinmachnow. Motive seiner H0-Anlage wie auch Tipps für den Modellbahnfreund waren wiederholt Gegenstand unserer Berichterstattung. Im Oktoberheft 1973 wurde eine einfache, aber sinnreiche Kostruktion für die Wartung und



Reparatur von Modellbahnfahrzeugen vorgestellt. Die aus drei Holzleisten und Schaumstoffstreifen hergestellte Halterung sollte vor allem Arbeiten an Triebfahrzeugen erleichtern, die auf dem Kopf in den U-förmigen Rahmen gestellt oder gelegt wurden. Als wichtig von den Maßen her erachtete der Autor lediglich die Breite zwischen den Backen, Länge und Höhe ergaben sich je nach zur Verfügung stehendem Material.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Nelly Palkies, Telefon (07524) 9705-40
Elke Noatnick, Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 21, gültig ab Heft 1/2008,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-18
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5, 85386 Eching
Telefon (089) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 -113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28, BLZ 60000



Der MODELLEISENBAHNER gehört zur VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Manfred Braun, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422





Foto: Sebald

FUNKTIONSMODELL AUS LÄNDERBAHNZEITEN

Eine Bereicherung für Güterschuppen an der Gartenbahn ist der Ladekran von Bretzler nach historischem Vorbild.



Foto: Rainer Albrecht

EIN E-LOK-GIGANT AUF ABSCHIEDSTOURNEE

Die schwedische Baureihe Dm3 steht kurz vor der Ablösung durch die modernen IORE-Lokomotiven.

Außerdem

Walfisch gesichtet

Der Wal ist bekanntlich kein Fisch. Gleichwohl erproben wir die Rivarossi-H0-Neukonstruktion.

Händler-Tests

Kundendienst und Sachverstand: Gefragte Eigenschaften, wenn wir Fachhändler auf die Probe stellen.

Bahn und Technik

Bahnstrom aus der Steckdose? In Teil 3 geht´s um die Versorgung aus dem öffentlichen Netz.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



Foto: Rainer Heinrich

DIE KLEINEN JUMBOS DER DR

Auch seinerzeit dauerte es, bis die rekonstruierten preußischen G12 als 58.30 in die Erfolgsspur fanden. Das Warten auf Gützolds H0-Modell hat ein Ende.

www.vgbahn.de
www.modelleisenbahner.de



Foto: Fröhlich

LANDADEL VERPFLICHTET

Matthias Fröhlich baut H0-Herrenhaus Groß-Engershausen in Preußisch Oldendorf.

Das November-Heft erscheint am **15. Oktober** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

HINTER DEICHEN UND AN KANÄLEN

Sozusagen nah am Wasser baut in hoher Qualität das Team der Railzminiworld Rotterdam die H0-Heimat.



Foto: Tiedtke